СОЮЗ СОВЕТСКИХ АРХИТЕКТОРОВ СССР

ПЛАНИРОВКА И СТРОИТЕЛЬСТВО ГОРОДОВ СССР

МАТЕРИАЛЫ III ПЛЕНУМА ПРАВЛЕНИЯ СОЮЗА СОВЕТСКИХ АРХИТЕКТОРОВ СССР 7—11 июля 1938 года

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ
МОСКВА. 1938

Рис. 1. Ленин. Скульптура С. Меркурова. Канал Москва-Волга. Аванпорт

Рис. 2. Сталин. Скульптура С. Меркурова. Канал Москва-Волга. Аванпорт

7—11 июля 1938 г. в Ленинграде состоялся III пленум правления союза советских архитекторов СССР, посвященный вопросам планировки и строительства городов. В работах пленума приняли участие многочисленные архитекторы из различных районов Советского Союза, специалисты по коммунальной санитарии и гигиене, местные работники городского хозяйства и др. По существу пленум вылился в широкую всесоюзную конференцию по вопросам градостроительства.

В повестке дня пленума были следующие вопросы: 1. Практика планировки и строительства городов — доклад арх. В. В. Бабурова. 2. Жилой квартал — содоклад арх. Б. Р. Рубаненко. 3. Санитарно-гигиенические вопросы в практике планировки населенных мест — содоклад проф. А. Н. Сысина. 4. Вопросы инженерно-транспортного устройства при планировке городов — содоклад проф. А. Е. Страментова. 5. Объем и содержание проектно-планировочных работ — содоклад арх. Н. В. Баранова. 6. Роль и значение городского архитектора в планировке и строительстве городов — содоклад инж. А. Ф. Шарова.

Во время работы пленума была открыта выставка проектно-планировочных материалов, отражавшая практику планировки, строительства и реконструкции городов и других населенных мест СССР.

Считая, что доклады и выступления на пленуме представляют значительный практический интерес для архитекторов и других специалистов, работающих в области градостроительства, правление союза советских архитекторов СССР признало необходимым издать материалы пленума. Настоящая книга содержит отчет о работах пленума по сокращенной стенограмме и резолюцию, принятую пленумом.

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Проф. В. А. ВЕСНИН

Размах строительства в нашей стране поистине грандиозен и величественен. Нет уголка в нашей необъятной родине, где бы не велась стройка. Строятся колхозы, МТС, фабрики, заводы, поселки, жилые дома, ясли, больницы, клубы, театры, реконструируются и строятся новые социалистические города. Миллионы рублей вкладывает советский народ в это колоссальное, возможное только у нас строительство, которому наша партия и наше правительство уделяют исключительное внимание.

В отличие от капиталистических стран, где частная собственность на землю и дома исключает возможность проведения каких-либо значительных работ по перепланировке и плановой застройке городов, наша страна изо дня в день осуществляет планово величайшие работы по реконструкции существующих городов и строительству новых.

На-днях исполнилось трехлетие со дня опубликования исторического постановления партии и правительства о генеральном плане реконструкции Москвы. Созданный по инициативе товарища Сталина, этот план весь проникнут основной идеей советского народа — сталинской заботой о человеке. Эта самая грандиозная и, я сказал бы, самая дерзновенная в истории градостроительства переделка города направлена к тому, чтобы обеспечить населению наиболее благоприятные условия жизни.

Прошло только три года, а Москву уже нельзя узнать. Не проходит и месяца, недели, как появляются новые сооружения, реконструируются магистрали, открываются новые перспективы. Москва буквально с каждым днем становится все благоустроеннее, все краше, уютнее, наряднее, приобретает черты подлинного социалистического города, где человеку жить легко и приятно. В этом отношении для Москвы особенно характерно лучшее в мире метро, в котором человеку чуждо ощущение подземелья. Или такое изумительное техническое сооружение, как канал Москва — Волга, которое москвичи успели уже крепко полюбить как лучшее место своего отдыха.

Если начать только перечислять все то, что за последние годы сделано по реконструкции Москвы, то для этого нехватит всего времени, запланированного нами для нашего пленума.

Но наряду с большими достижениями в области строительства и реконструкции городов мы имеем в этом деле и существенные недостатки. Архитекторы еще до конца не осознали всей ответственности за то важное и почетное дело, которое им поручено страной. Мы не всегда помним о том, что советский архитектор не только специалист своего дела, но и архитектор-гражданин,

архитектор-государственный деятель, для которого интересы нашей социалистической родины, интересы советского народа превыше всего.

В каждом случае своей повседневной практической деятельности мы обязаны ставить на первый план вопрос о государственной необходимости и целесообразности того или иного мероприятия, того или иного, скажем, архитектурно-планировочного решения. Только с такой точки зрения мы должны осуществлять все поставленные перед нами профессиональные и прочие задачи — с точки зрения интересов своего социалистического государства, своего народа.

Никакие фетиши старых норм, в том числе проектно-планировочных, не должны останавливать советского архитектора. Он должен быть смелым новатором, бороться с косностью, с застоем творческой мысли, против всяких проявлений стихийности, в частности против стихийности в планировке и застройке городов, против случайного размещения массового строительства жилищ, школ, яслей, больниц и т. д.

К сожалению, приходится констатировать, что мы еще недостаточно помогаем нашему правительству в вопросах градостроительства. Пленум союза архитекторов должен подвести итоги всего нашего огромного опыта планировки и застройки городов, смело и беспощадно вскрыть все ошибки, какие были допущены на этом ответственном участке социалистического строительства и найти правильные пути и методы их исправления. Для этого, в сущности, и собрались мы на III пленум правления нашего союза.

За постановку проектно-планировочного дела, за качество наших проектов и качество их реализации в натуре мы все несем перед страной огромную ответственность. Именно на этом важнейшем участке нашего строительного фронта сильнее всего сказалась вредительская деятельность врагов народа, троцкистско-бухаринских агентов фашизма. Они всячески тормозили проектно-планировочные работы, размещали жилье рабочих в непосредственной близости от вредных производств и т. д. На нашем пленуме мы должны беспощадно вскрыть все допущенные нами ошибки и промахи, на конкретных примерах выявить формы и методы вредительской деятельности в области планировки и застройки городов.

Если мы это сделаем, если мы проведем наш пленум с большевистской деловитостью и вынесем обдуманные, конкретные, практические предложения и будем затем, что важнее всего, с большевистской настойчивостью проводить эти решения в жизнь, тогда мы будем вправе сказать, что III пленум союза советских архитекторов сделал действительно полезное, государственное дело.

ПРАКТИКА ПЛАНИРОВКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДОВ

Доклад арх. В. В. БАБУРОВА

Строительство и реконструкция городов Советского Союза затрагивают самые насущные и разнообразные интересы трудящихся. Быстрый рост материального благосостояния и огромный подъем культурного уровня рабочих и крестьянских масс нашей страны все более повышают требования к строительству жилищ и культурно-бытовых учреждений, к планировке городов.

За первую и вторую сталинские пятилетки градостроительство в СССР приняло огромные масштабы. Возникли сотни новых городов и поселков, охвачены реконструкцией почти все старые города нашей необъятной страны.

Великая Сталинская Конституция, закрепляющая за трудящимися СССР право на труд, право на отдых, право на образование, ставит перед нами, архитекторами-градостроителями, ряд новых, более сложных и более ответственных задач.

Партия и правительство уделяют вопросам строительства и планировки исключительное внимание. Историческое постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР о генеральном плане реконструкции Москвы, ряд постановлений партии и правительства по вопросам жилищного, культурно-бытового, промышленного строительства и планировки городов дают совершенно ясные и четкие принципиальные указания, определяющие пути социалистического градостроительства. По этим конкретным указаниям успешно осуществляется сталинский план реконструкции Москвы и других городов.

Город всегда был предметом дум лучших умов человечества. Уже утописты-социалисты Томас Моор, Кампанелла, Фурье, Оуэн, Сен-Симон, мечтая о светлом социалистическом будущем человечества, не могли представлять себе это будущее без коренного переустройства городов. Но только пролетариат, установив в октябре 1917 г. в нашей стране власть рабочих и крестьян, сумел превратить в реальность мечты лучших представителей человечества. И в настоящее время реконструкция и строительство городов Советского Союза является одним из важнейших участков социалистического строительства.

Опыт реконструкции Москвы, Ленинграда, Киева и других крупных городов Советского Союза служит практической школой для планировки и реконструкции всех остальных городов нашей великой родины.

Социалистическое градостроительство резко принципиально противоположно теории и практике строительства городов в капиталистических странах.

В чем заключаются основные принципы социалистического градостроительства?

Это, прежде всего, плановое развитие населенных мест, основанное на плановом развитии всего нашего социалистического народного хозяйства. «Если

Рис. 3. Генеральный план Москвы

капиталистические города росли и развивались стихийно, без всякого плана, то у нас дальнейший рост и развитие городов зависит от общего планирования народного хозяйства» (Л. М. Каганович. «За социалистическую реконструкцию Москвы и городов СССР»).

Второй принцип нашего градостроительства — ограничение чрезмерного роста городов. Отсутствие таких ограничений является бичом капиталистического города.

Июньский (1931 г.) пленум ЦК ВКП(б) в своих решениях подчеркнул, что он считает «нецелесообразным нагромождение большого количества предприятий в ныне сложившихся крупных городских центрах и предлагает в дальнейшем не строить в этих городах новых промышленных предприятий, в первую очередь не строить их в Москве и в Ленинграде, начиная с 1932 года».

Третий принцип — выбор территории для строительства нового города или расширения существующего на основе правильного сочетания производственных, социально-бытовых и гигиенических требований.

Далее — принцип плановой организации территории города, учитывающей правильное взаиморасположение промышленных районов, жилья, зеленых насаждений, железнодорожных трасс и других составных элементов города. Мы планируем город как единый организм, и это позволяет правильно сочетать удовлетворение специальных интересов промышленности и транспорта с интересами культуры, здравоохранения и архитектуры в строительстве города.

В нашей стране уничтожены эксплоататорские классы, и советские города не знают различия между центром и окраинами, не знают трущоб и буржуазных кварталов. Жилой квартал социалистического города подчиняется принципу социальной и архитектурной целостности и внутренней органичности. Наша система застройки одинакова для всех районов города и предоставляет одинаковые удобства (водопровод, канализация, газофикация и т. д.) населению как центра города, так и его окраин.

Наконец, последняя особенность советского градостроительства, также недосягаемая для архитекторов, работающих над планировкой западно-европейских и американских городов, — ансамблевое строительство, при котором все элементы города подчиняются единому плану и единой архитектурной идее.

Таковы основные принципы развития нашего градостроительства. Основываясь на этих принципах, мы достигли больших успехов в практике планировки и строительства наших городов.

Наряду с этими успехами мы должны констатировать и ряд недостатков в нашей практике градостроительства. И в первую очередь это относится к первоначальным этапам планировки и строительства городов, которые в основном предрешают дальнейшее развитие города. Зачастую наши планировщики не уделяют должного внимания вопросам распределения городской территории, построения сети городских магистралей и улиц, органического сочетания мероприятий по планировке и реконструкции города с его исторически сложившимися архитектурными ансамблями и т. д.

Планируя размещение промышленных предприятий, мы зачастую недостаточно учитываем интересы районов города. В Мариуполе, например, неправильное размещение промышленного строительства поставило жилые районы города под угрозу задымления. Жилой поселок для рабочих завод вынужден был строить в отрыве от существующего города. Сточные воды завода настолько загрязняют пляж, что город как курорт значительно теряет свою ценность.

Нередко в начальной стадии градостроительства не проводятся необходимые предварительные работы по инженерной подготовке территории и техническому оборудованию города. Между тем, в Кемерово, например, предвари-

тельное осуществление железнодорожной связи с промышленными предприятиями является совершенно необходимым условием правильного развития жилых районов города. В Горьком решающее значение имеет мелиорация Канавино-Сормовского района. Отсутствием планового начала в организации городской территории объясняется и всем известная история частых перемещений жилой части Магнитогорска.

Все эти примеры показывают, какими серьезными последствиями для всего процесса развития города чреваты ошибки, допущенные в начальной стадии строительства города.

Немало удалось навредить на участке градостроительства нашим злейшим врагам, троцкистско-бухаринским агентам фашизма. И не случайно они особенно сильно вредили именно в начальный период планировки и строительства, в момент заложения нового города или в начале реконструкции сложившегося города.

Вредительство в планировке городов выразилось главным образом в заведомо неправильном размещении промышленных предприятий и жилых районов, приведшем к нарушению элементарных требований гигиены и к бесполезным затратам крупных государственных средств (Красноуральск, Среднеуральскстрой, Лисичанск).

Чем же можно объяснить тот факт, что в ряде случаев мы проглядели очевидные акты вредительства в планировке городов?

Эти вредительские акты могли иметь место только в результате потери архитекторами и строителями политической бдительности. Зачастую обывательское отношение к делу, когда люди, не желая «ссориться», машут рукой на явные непорядки, мешало архитекторам, врачам и строителями во всеуслышание протестовать против вредительских установок в области градостроительства, смело разоблачать происки врагов. Неясность, недоработанность и чрезвычайная абстрактность многих проектно-планировочных работ также послужили на-руку врагам народа.

Вредительство имело место не только в новом строительстве, но и при реконструкции существующих городов. При застройке Новосибирска, Ростова, Кемерово враги народа, пробравшиеся в местные органы коммунального хозяйства, вредили посредством неправильного размещения текущего строительства, надстройкой намеченных к сносу малоценных зданий и т. п.

Мы должны научиться в каждом отдельном случае распознавать действия врага, во-время о них сигнализировать и давать жестокий отпор всем попыткам сорвать наше строительство.

Одним из наиболее серьезных и часто наблюдаемых недочетов первоначальной стадии строительства городов является нарушение принципов районирования территории, в частности правильного размещения жилья. Зачастую предприятия ведут жилое строительство, не считаясь с общим планом реконструкции и застройки города. В Мариуполе это привело к тому, что город расчленен как бы на четыре самостоятельные части. Такие же явления наблюдаются в Лисичанске, в ряде промышленных центров Сибири и других местах.

Часто, как показывает практика, плановое развитие жилых районов нарушается строительством временных и так называемых аварийных поселков. Временные поселки, возникая в непригодных для населенных мест условиях, постепенно оборудуются, обрастают сетью культурно-бытовых учреждений, что, в свою очередь, влечет за собой новое, часто капитальное жилое строительство, новые капиталовложения в техническое оборудование района и т. д. Этим самым отдаляются сроки сноса временных строений и, по существу, самотеком образуются новые крупные жилые районы. Например в Сталиногорске «временный» поселок Химического комбината в северной части города

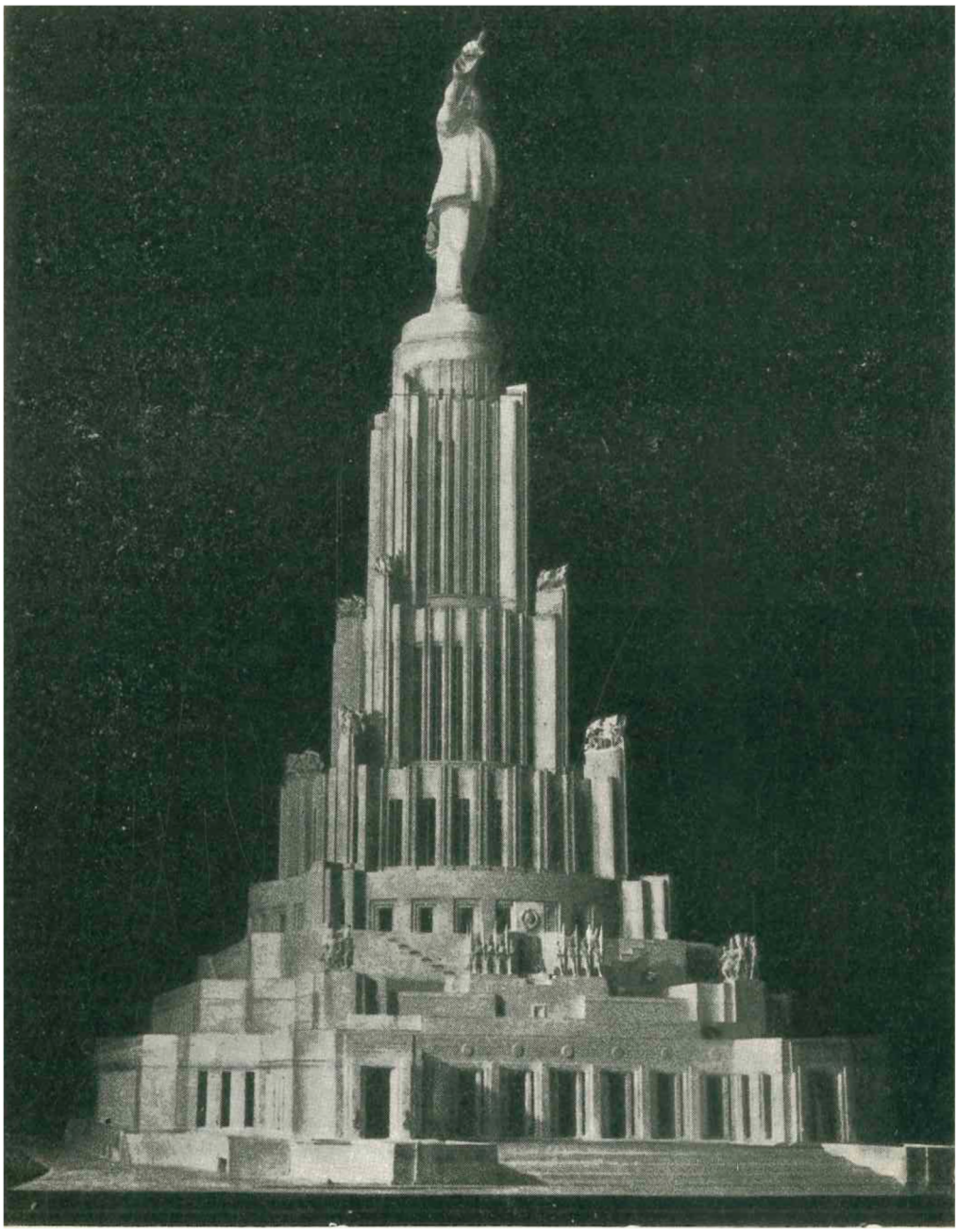

Рис. 4. Снимок с макета Дворца Советов

вырос в самостоятельный город и насчитывает сейчас население в 45 000 человек, тогда как в основном городе живет всего 20 000 человек. Между тем, этот «северный» Сталиногорск расположен вблизи вредных цехов с подветреной стороны. Подобным же образом развернулось новое жилое строительство в Уфе (поселок Моторного завода) и ряде других городов.

Аварийные поселки также часто служат брешью в плановом размещении и зонировке постоянного жилого строительства. Зачастую они строятся с согласия органов санитарной охраны в совершенно непригодных для жилья санитарных условиях, быстро перерастая установленные для них пределы и превращаясь в постоянные жилые капитальные поселки. Так, например в Горловке, в нарушение генерального проекта планировки города, под стенами Азотно-тукового комбината возникло большое жилое строительство под названием аварийного поселка. В ряде других случаев наблюдается переплетение аварийных и временных поселков, поскольку строительство их вызвано одной причиной — близостью жилья к промышленным предприятиям.

Эти факты, создающие разрыв между нашими возможностями планового строительства и текущей практикой градостроительства, совершенно нетерпимы. Они вызываются рядом причин, из которых основной является недисциплинированность строящих организаций. Для многих из этих организаций утвержденный проект планировки города является почему-то недостаточно авторитетным документом. Проектные решения подменялись узко изолированной, партизанской практикой размещения строительства.

Эта узко ведомственная точка зрения, забота об интересах только своего предприятия, приводит на практике к грубейшим нарушениям проекта, к созданию новых крупных жилых районов в случайных, мало удобных условиях, в большом отрыве от существующего города.

Во многих случаях виной нарушения правильной организации городской территории служат и проектные материалы. В проектах планировки доминирующую роль все еще продолжают играть вопросы перспективного развития города. Архитекторы и все прочие работники, участвующие в составлении проекта планировки, строят концепцию генерального плана города без учета конкретной обстановки. Зачастую самые насущные нужды города кажутся архитектору просто помехой для построения «стройной» концепции генерального плана. Конкретные объекты строительства, их очередность, инженерные мероприятия по подготовке территории и городскому благоустройству представляются автору проекта, в сопоставлении с огромными масштабами и перспективой развития города, незначительными и неспособными влиять на общую концепцию планировки. Между тем, для практического строительства города именно эти объекты являются решающими.

Таким образом, одним из важнейших средств борьбы за правильное размещение жилстроительства является коренная перестройка нашей проектной работы. Генеральный план города, служащий отправным материалом при размещении промышленных предприятий, жилых районов и остальных элементов организации территории, должен, наконец, по-серьезному, реально решить эту задачу. При этом особое внимание должно быть уделено проекту первой очереди строительства города.

Требуя от хозяйственников строжайшего соблюдения дисциплины в застройке города, безоговорочного подчинения их строительства генеральному плану, мы должны одновременно добиваться, чтобы самый генплан был реальным, чтобы он практически решал насущные задачи развития города.

Представляется целесообразным поставить вопрос о прекращении или сведении к минимуму строительства временных поселков. Практика показывает, как велика инерция начатого «временного» строительства и как вклады-

ваемые в него средства с течением времени влекут за собой все большее развитие этих поселков в крупные жилые районы. Жилища для временных рабочих следует размещать на территории, предназначенной по генплану для постоянных жилых районов города. Эти жилища могут и не быть капитального типа, но, во всяком случае, необходимо настолько поднять их строительное качество, чтобы они могли быть включены в общую структуру города, в его постоянный жилой фонд.

Аварийные поселки, как тип массовых строений, также совершенно не нужны. Рабочие, которые могут оказаться нужными в случае аварий на заводе, должны размещаться в двух-трех домах вблизи предприятия.

Практика показывает, что стихийное разрастание временных поселков вблизи промплощадок в значительной мере обусловлено отсутствием оборудованных строительных площадок на территории, отведенной под жилые районы, а зачастую и отсутствием даже элементарной транспортной связи между предприятием и территорией будущего города. Поэтому необходимо ставить вопрос об организации самостоятельной строительной площадки для жилищного строительства. Это значит, что нужно заблаговременно построить подъездные пути к будущему городу, обеспечить жилищное строительство транспортными средствами, организовать подачу воды, электроэнергии, создать необходимое складское хозяйство и т. д. В тех случаях, когда жилой район запроектирован в значительном отдалении от промышленных предприятий, необходимо с первых же дней строительства позаботиться о создании транспортной пассажирской связи между городом и промплощадкой.

Вопросы борьбы со строительством временных и аварийных поселков должны привлечь к себе внимание всей архитектурной общественности. Даже тогда, когда мы имеем дело с уже построенным большим поселком вне территории города, все же необходимо ставить вопрос о прекращении дальнейшей застройки его. При расположении же этих поселков в неприемлемых санитарно-гигиенических условиях необходимо решительно добиваться доведения их размеров до возможного минимума.

Что касается временных поселков, даже и расположенных вне основного города, но успевших приобрести капитальное оборудование, а в то же время не подверженных значительным антисанитарным влияниям предприятий, необходимо принять меры к тому, чтобы исправить в них то, что можно, и включить их в общий план развития города.

Значительную роль в организации городской территории играют санитарно-гигиенические нормы. Этими нормами, в основном, определяется взаимное расположение жилых и промышленных районов. Санитарно-гигиеническими требованиями в значительной мере определяется и внутренняя структура жилых районов.

Социальная гигиена за 20 лет советской власти сделала большие успехи. Однако действующие санитарно-гигиенические нормы, которыми руководствуются архитекторы и строители, нужно признать преувеличенными, а в ряде случаев и научно необоснованными. Эти завышенные нормы на практике приводят к тому, что хозяйственники предпочитают строить жилые дома в аварийных поселках, весьма часто находящихся в антисанитарных условиях, нежели отнести жилье на несколько километров от промышленности.

Мы придаем огромное значение осуществлению необходимых санитарно-гигиенических требований при строительстве городов. Но эти требования должны быть научно обоснованными и реально выполнимыми.

Необходимо прекратить существующую в настоящее время практику установления разрывов между жильем и промышленностью на основании только описаний и планов, без ознакомления со строительством в натуре. Эти разрывы

должны устанавливаться с учетом конкретных условий местности, размещения точек выброса газов, дымов и т. д. Вместе с тем, практика строительства требует от нас самой активной борьбы с заражением воздуха. Наши научно-исследовательские органы до настоящего времени очень мало сделали в этой области. Между тем, если мы добьемся улучшения санитарно-гигиенических условий путем применения механических средств борьбы с промышленным заражением воздуха (газо- и дымоулавливание), то тем самым устраним большие трудности в размещении основных районов города.

Необходимо также поставить вопрос о реконструкции и более продуманном использовании так называемых свободных территорий города. Они могут

Рис. 5. Сочи. Санаторий РККА им. Ворошилова

и должны быть использованы под питомники, оранжереи, огороды, даже под некоторые виды строительства.

В практике планировки городов зачастую недооцениваются вопросы охраны лесов пригородов. Обычно озабочены прежде всего вопросами строительства и планировки внутри городской черты, забывая при этом о пригородах. Между тем, загородные лесные массивы являются одним из важнейших факторов гигиены города, оздоровления и организации массового отдыха населения.

Очень актуален на сегодняшний день вопрос о зелени в городе. Бульвары, парки, уличные и внутриквартальные зеленые насаждения являются неотъемлемыми элементами социалистического города.

Наше градостроительство имеет большие достижения в области озеленения городов. В Днепрогэсе, например, древонасаждение было осуществлено с самого начала строительства города. В Ефремове зеленая зона разрыва была заложена еще до начала промышленного строительства. Но, вместе с тем, есть много случаев, когда зелень в городах без всяких основательных причин уничтожается.

В Ростове, например, уничтожаются парки и насаждения бывших кладбищ,

земли которых занимаются под застройку. В Новосибирске неорганизованные застройщики, при явном попустительстве городских организаций, варварски уничтожают прекрасный сосновый лес. Часто небольшие города, механически подражая мероприятиям по реконструкции отдельных улиц Москвы, вырубают аллеи и расширяют улицы до 100 м, хотя по ним проходят всего одна-две машины в час.

Во многих проектно-планировочных работах для городских парков отводятся наименее удобные участки города: болота, овраги, свалочные места и т. п. Такой практике также нужно решительно положить конец.

Особое внимание должно быть уделено сохранению внутриквартальной зелени. Нельзя забывать, что во многих старых городах имеющаяся внутриквартальная зелень может и должна быть использована для создания детских площадок, детских садов, для мест отдыха в жилых районах и т. д.

Реконструкции многих городов мешают старые предприятия, намеченные планом к выводу из города. Эти предприятия, однако, часто получают средства на реконструкцию своего оборудования, они перестраиваются, расширяются. Тем самым отдаляются сроки вывода этих предприятий за черту города, а иногда совершенно ломается весь план реконструкции города.

Проектировщики и архитекторы должны с исключительной тщательностью составлять списки предприятий, намечаемых к выводу. В эти списки не должны включаться предприятия, которые не являются вредными для здоровья населения, а также расположенные на участках, не мешающих реконструкции города. Но после утверждения список, конечно, должен стать законом и безоговорочно проводиться в жизнь.

Иногда предприятия, намеченные к выводу из города, не имеют средств для самостоятельного освоения новых районов. В таких случаях следует ставить вопрос о кооперировании средств отдельных предприятий. Это относится, например, к ряду мелких предприятий в Горьком, Ростове и других городах. Для крупных городов и сильно освоенных индустриальных районов (например Апшеронский полуостров, Орск-Халилово и др.) наиболее рациональным методом решения задачи организации территории является районная планировка.

Наблюдаемый сейчас разрыв между строительством и плановыми возможностями освоения территории, к которому приводит изолированная практика строительства промышленных предприятий, жилищ и систем инженерного и санитарно-технического оборудования, может быть легко устранен на основе районной планировки. В постановлении правительства от 26 февраля 1938 г. указано, что «при проектировании предприятий не используются возможности их взаимного кооперирования, и промышленные предприятия часто строятся без учета возможностей увязки их с другими предприятиями района для устройства общих поселков, энерго- и водоснабжения, канализации, противопожарной охраны, транспорта, гаражей, обслуживания ремонтом и т. д.». Этого же необходимо добиваться и при планировке населенных мест.

Многие недостатки в начальной стадии градостроительства могут быть исправлены на основе районной планировки, предрешающей выбор территории города, членение его территорий, системы основного инженерного оборудования и т. д.

Районная планировка должна давать не только комплексное решение планировочных задач, но и подчинить общей программе строительства оперативную работу отдельных застройщиков. С момента утверждения правительственными органами, проект районной планировки должен стать обязательным документом для всех ведомств, участвующих в строительстве города. Горсоветы, областные и краевые исполкомы, будучи хозяевами города или

района, должны явиться участниками составления, основными проводниками осуществления районной планировки, нести ответственность за выполнение плана.

Нельзя недооценивать также значения первоначальных этапов строительства для общей композиции плана и характера архитектурного ансамбля будущего города. При выборе территории города должны быть учтены, наряду с требованиями экономичности строительства, здорового и удобного расположения, также выгоднейшие возможности для создания высокоархитектурного образа города. Возможности, вытекающие из включения в план города реки, берегов большого водоема, возможности освоения этих берегов жилым строительством, момент правильного учета рельефа местности в системе районирования города — все это нередко предрешается выбором площадки и закладкой первого камня строительства. Между тем, в ряде населенных мест необоснованно используют прибрежную полосу под промышленное строительство. Есть немало примеров случайного и неправильного использования в размещении строительства топографических особенностей места, при этом нередко не оберегается естественный пейзаж, который должен быть включен в архитектуру будущего города.

Практика застройки города также изобилует недостатками. Размещение отдельных зданий все еще недостаточно подчинено руководящей архитектурной идее построения городского ансамбля. Ведомства-застройщики стремятся занять свободные участки или требующие минимального сноса, что приводит к распылению строительства на территории города, нарушению плана его очередности. Такие факты известны из практики Киева, Сталинграда, Харькова, Новосибирска и ряда других городов.

Благоустройство застраиваемых участков и их санитарно-техническое оборудование зачастую сильно отстают от строительства жилых зданий. В результате выстроенные дома долгое время остаются без воды и канализации. Еще хуже обстоит дело с подготовкой и благоустройством прилегающей к строительству территории.

Наконец, чрезвычайно крупным недостатком нашей застройки является захламление города неполноценными строениями, особенно в тех случаях, когда слаб надзор городского совета, отсутствует или плохо работает городской архитектор. В результате стихийного строительства надстраиваются старые, негодные дома, переделываются под жилье сараи, склады, мансарды и т. д. Все это, как показала практика Ростова, Новосибирска и других городов, чрезвычайно усложняет и отдаляет возможности реконструкции кварталов. Между тем, такое самовольное строительство до того слабо наказуется законом, что застройщики зачастую сами на себя доносят, платят штраф и их, с позволения сказать, дом регистрируется, как существующий факт.

Необходимо добиться элементарной дисциплины со стороны застройщиков. Должны быть составлены твердые правила о порядке застройки города, нарушение которых влекло бы за собой строгие санкции.

Для общего упорядочения застройки необходимо провести ряд организационных мероприятий. Прежде всего необходимо учесть, что в реконструируемом городе приходится строить на освоенных уже участках. Поэтому в сметах на строительство должны предусматриваться суммы на выселение жильцов и снос существующих строений. Горсоветы, городские коммунальные органы и городские архитекторы должны проделать серьезную работу по подготовке участка строительства. Необходимо заблаговременно выделить участки, предназначаемые для застройки, иметь точный перечень необходимых мероприятий по подготовке участков к строительству и расчеты стоимости этих работ. Надо добиться того, чтобы застройщик, выбирая участок, мог точно знать сумму,

необходимую для его освоения (подготовка территории, санитарно-техническое оборудование и т. д.). Эта работа, требующая большой тщательности,— залог подчинения всей текущей застройки генеральному плану реконструкции города.

Для отдельных участков первоочередного строительства сметные суммы застройщиков могут быть кооперированы. Такое кооперирование может быть проведено горсоветом или поручено одному из наиболее мощных застройщиков. Таким образом удастся объединить работы по дорожному строительству, сооружению водопровода и канализации, по вертикальной планировке и т. д.

Борьба за создание архитектурного ансамбля — одна из основных задач архитектора при планировке и застройке города.

Первым условием для достижения этой цели является компактное размещение строительства с тем, чтобы каждая законченная часть его имела целостное архитектурное решение. В старых городах строительство должно быть размещено преимущественно в центральных районах и на главных магистралях.

В реконструируемых городах ансамблевая застройка может быть осуществлена лишь на хорошо подготовленной организационной и технической базе строительства. Это, прежде всего, значит, что при отводе участков должно предусматриваться единовременное строительство на улице, площади или квартале ряда зданий. Во-вторых, для многих городов обязательна предварительная инженерная подготовка и оборудование участка.

Эти организационные предпосылки необходимы, но недостаточны. Опыт Москвы, Ленинграда и других городов показал, что даже при наличии этих предпосылок решению задачи создания ансамбля зачастую мешают причины чисто творческого порядка. Основные из них: отсутствие архитектурной преемственности между вновь возводимыми зданиями и существующими, творческий эгоцентризм многих архитекторов, их нежелание считаться с интересами архитектурно-художественной целостности города и его отдельных частей. С этими явлениями необходимо решительно бороться, добиваясь установления жесткой дисциплины, подчинения проектов отдельных зданий идее решения ансамбля в целом.

Необходимо обеспечить проектирование ансамбля под единым творческим руководством. Всякие опасения, что это приведет к однообразию ансамбля, неосновательны. Ансамблевые решения, как важнейшее условие полноценной архитектуры города, должны иметь своего автора. Архитектор-автор ансамблевой идеи должен быть творческим руководителем проектирования. При этом творческим коллективам и отдельным архитекторам, работающим над проектированием той или иной части города или одного здания, должны быть обеспечены авторские права и творческая самостоятельность. Следуя единой ансамблевой идее, авторы отдельных проектов могут и должны сохранять свою творческую самостоятельность и придавать индивидуальное выражение отдельным элементам ансамбля.

Большие неполадки следует отметить и в нашем массовом строительстве. Горсоветы, городские архитекторы и проектные организации оказались неподготовленными к развернувшемуся в огромном объеме строительству школ, яслей, детских садов, больниц и т. д. Единственное, чем располагали проектные организации, — это были схемы размещения сетей обслуживания. Когда же дело встало на практические рельсы, возникла необходимость тщательно учесть также экономические, инженерные, коммунальные и прочие специфические условия городского строительства.

Размещение массовых учреждений в нашей практике чаще всего определяется наличием наименее застроенных участков в городе, участков, не требующих сноса существующих строений. Между тем, наряду с этой задачей

должны быть соблюдены основные санитарные и прочие условия при размещении бытовых учреждений. К сожалению, это не всегда делается. В результате ряд школ в Москве, Ленинграде, Ростове был размещен на загруженных движением магистралях. Участки, застроенные школами, детсадами и другими массовыми учреждениями, долгое время остаются неблагоустроенными, неозелененными и даже неогражденными.

Очень часто строительство социально-бытовых и культурных учреждений (клубы, школы, детсады, ясли, больницы) и хозяйственных предприятий (бани, прачечные, склады, гаражи), осуществляемое отдельными ведомствами, противоречит интересам города в целом, так как оно предусматривает обслуживание лишь определенной части населения (например рабочих отдельных предприятий). Это нарушает правильное размещение в городе и целесообразную очередность строительства. Здесь также необходимо объединение средств, отпускаемых отдельными ведомствами на строительство и координирование его с учетом интересов развития города в целом.

Практика показала, что сосредоточение жилищного и иного строительства по основным магистралям города имеет организующее архитектурное и инженерно-техническое значение. Однако в работе по реконструкции городов нельзя ограничиваться разработкой одной лишь фасадной линии застройки по магистралям. Необходимо давать также решения застройки прилегающих кварталов. Задачи размещения и строительства культурных и детских учреждений заставляют решать полностью план реконструкции кварталов, прилегающих к данной магистрали. Во вновь сооружаемых городах следует осуществлять строительство только кварталами, прилегающими к магистралям. При проектировании площадей нужно также учитывать весь комплекс сооружений, которые будут воздвигнуты на данной площади в ближайшие годы.

Нужно признать правильным, что в планировке и строительстве областных и краевых центров и малых городов используется опыт планировки крупных городов, в частности Москвы. Это позволяет правильно разрешать архитектурные задачи и иные проблемы градостроительства. Однако в результате механического копирования в планах приемов и решений, характерных лишь для крупных индустриальных центров, часто возникают серьезные недочеты: нарушаются принципы масштабного соответствия частей города, в композиции плана недостаточно используются возможности открытой застройки и т. д. Нарушаются также принципы экономичности плана города, план изобилует излишествами, гигантомания портит все существо дела.

По примеру Москвы застройка во многих небольших городах концентрируется на магистралях. При этом, однако, не осуществляется реконструкция всего квартала с одновременным размещением детских и социально-бытовых учреждений. Механическое повторение московской практики имеет место и в отношении размеров кварталов. Так, например для Орска, Сталинска и ряда других городов запроектированы кварталы в 9—15 га, т. е. повторяются размеры, принятые для Москвы. При этом размеры запроектированных кварталов совершенно не увязываются с реальными очередями строительства, принятой этажностью и общими масштабами плана города.

Для относительно крупных городов следует рекомендовать размер кварталов ориентировочно в 9—12 га, для небольших городов с капитальной застройкой в 6—8 га и для поселков с малоэтажным строительством в 4—6 га. Повторяем, эти величины мы рекомендуем ориентировочно, а не в качестве твердых норм.

Вопросы этажности зданий также должны решаться в строгом соответствии с масштабами и типом города или поселка, с учетом физико-географических особенностей (инсоляция, ветры и т. п.) и данных инженерной геологии

местности. Так, например в городах Средней Азии (Бухара, Каган, Андижан) совокупность всех планировочных факторов диктует пониженную этажность зданий. В некоторых поселках, расположенных в индустриальных районах, где часть рабочих еще связана с сельским хозяйством, малоэтажное строительство также должно получить значительное распространение (например в Донбассе).

Правда, имеется закон от 24 апреля 1934 г., который требует строить всюду четырехэтажные здания. Необходимо войти в правительство с ходатайством об уточнении и дополнении этого закона в отношении большей дифференциации этажности в зависимости от местных условий.

Для упорядочения застройки городов необходимо четко договориться о формах регулирования строительства в так называемой полосе отвода железной дороги. Некоторые органы НКПС, основываясь на юридической принадлежности им территории полосы отвода, производят строительство, совершенно не считаясь с архитектурными задачами, даже там, где полоса отвода, по существу, входит в состав центральных городских территорий (например в Сталинграде). Наркомхозы союзных республик совместно с НКПС должны урегулировать все эти спорные вопросы. Городским советам и городским архитекторам необходимо также обеспечить право влияния на строительство, производимое в полосе отвода, входящей в состав городской территории.

Серьезным вопросом для планировки городов является строительство индивидуальных домов. В некоторых городах индивидуальное строительство в последние годы развернулось в очень большом масштабе. Так, например в Ростове в течение 1937 г. под индивидуальную застройку было отведено 4000 участков, а в этом году намечено отвести еще 7000 участков. Большое распространение получило индивидуальное строительство и в Новосибирске, Сталинграде, Ташкенте и других городах.

В организации территории города индивидуальная застройка, характерная низкими плотностями, получает весьма заметное значение, так как осваивает большие площади городской территории. Несмотря на это для индивидуального строительства сплошь и рядом отводятся неблагоустроенные участки, неудобные для заселения (балки, низины).

Индивидуальное строительство надо размещать на территориях, которые могут быть легко благоустроены и входят в систему очередности развития города. Это, разумеется, не исключает возможности замены в будущем индивидуального жилого фонда капитальным строительством на отдельных участках города. Индивидуальное строительство необходимо регламентировать жестким планом и не допускать самовольных застроек. Для крупных городов с развитым железнодорожным узлом следует признать целесообразным вывод индивидуального строительства за черту города, размещая его отдельными поселками, вблизи железнодорожных станций пригородного значения.

Необходим диференцированный подход к планировке населенных мест разного масштаба и характера. Должны тщательно учитываться местные природные и национальные особенности отдельных республик и районов.

Зачастую механическое копирование планировочных решений и гигантомания сводят на-нет масштабность отдельных элементов проекта планировки. В проектах планировки Ферганы, Серпухова и многих других городов излишнее обилие площадей превращает фактически каждый уличный перекресток в площадь. Самые размеры площадей достигают гигантских размеров. Можно привести немало примеров, когда для небольших городов и поселков проектируется несколько центральных парадных площадей. Так, в схемах планировки Бухары и Ферганы запроектированы площади размером в 13 га. Разумеется, такие площади остаются только на бумаге.

Надо установить реальные размеры площадей, которые предусмотрены

планом начального развития города. Для небольших городов и поселков целесообразно наметить размеры площадей в 1,5—2 га, для более крупных городов— в 4—5 га.

В проектировании поперечных профилей магистралей и улиц также наблюдается гигантомания. Например, для Горького и Свердловска были запроектированы улицы шириной в 150—200 м. Практически получаются огромные неосвоенные и неблагоустроенные пространства.

При установлении ширины улиц должны учитываться, прежде всего, размеры города. В крупном городе главные улицы не должны быть шире примерно 35—45 м, жилые — 25—30 м, в поселках — значительно меньшая ширина. При определении поперечного профиля улиц необходимо также учитывать разрывы между периметрально расположенными зданиями и делать отступы от красных линий с тем, чтобы расстояния между домами были не менее двойной высоты домов.

Большое значение имеет также четкая классификация улиц. Поперечные профили транспортных улиц должны отличаться от магистральных и жилых.

Особое значение приобретают в этом случае вопросы озеленения улиц. На транспортных улицах озеленение должно служить защитой жилища от пыли и шума улицы. На магистральных и жилых улицах зелень может быть организована в значительные зеленые полосы вдоль тротуаров и бульвары для отдыха и прогулок. Бульвары также должны иметь реальные габариты. Бульвары в большинстве случаев проектируются в 100—150 м, а иногда и в 300 м. Эти проекты, конечно, в натуре не осуществляются (Горький, Сталинск, Серпухов, Бухара, Красноярск и т. д.).

Можно рекомендовать бульвары шириной от 60 до 100 м (весь профиль бульварной магистрали) в зависимости от величины города и прочих планировочных особенностей данного места.

В отношении архитектурных задач застройки магистралей и улиц с некоторых пор установился известный стандарт периметральной замкнутой застройки. Улицы застраиваются вплотную длинными блоками. В проектах не находят отражения ни характер, ни назначение улицы. В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане реконструкции Москвы указывалось, что между жилыми блоками надо оставлять свободное пространство. На деле же преобладает прием застройки, при котором жилые городские улицы сплошь и рядом превращаются в своеобразные коридоры.

Архитекторы-планировщики все еще недостаточно учитывают первостепенное культурно-бытовое, гигиеническое и архитектурное значение набережных в плане города. Для большинства проектов характерно игнорирование набережных как территорий по преимуществу для жилой застройки, недооценка их значения для отдыха населения, нарушение соответствующих масштабов и пропорций при застройке набережных и т. д.

Исключительно вырастает значение работ первой очереди строительства города. Резкая критика генпланов развития городов, как абстрактных и отвлеченных, должна быть признана нами справедливой.

Проект первой очереди строительства и должен послужить средством для достижения резкого перелома в нашей проектно-планировочной практике. Являясь составным элементом генплана, проект первоочередного строительства подчиняет отдельные практические мероприятия по планировке и застройке города общей идее развития всего города. Основываясь на решении исключительно практических задач и действительно первоочередных нужд городского хозяйства, проект первоочередных работ тем самым конкретизирует генеральный план развития города, связывает его с практикой, с конкретным строительством.

Между тем, в нашей проектно-планировочной работе первой очереди строительства не уделяется должного внимания. В большинстве проектов (например Новосибирска, Красноярска, Грозного) почти отсутствует обоснованный перечень первоочередного строительства. Иногда в первую очередь строительства выделяют работы, которые по своему объему составляют третью часть всех работ по застройке города (Омск). Разумеется, такой, с позволения сказать, план строительства первой очереди и не имеет никакого практического значения.

Проект первой очереди и детальный проект застройки должны охватывать работы ближайших 3—5 лет, конкретные объекты, включенные в титульные списки строительства. Это должен быть подлинно оперативный план действий по строительству города. Сюда следует включать весь комплекс инженерных работ (инженерная подготовка участка, транспорт, дороги, мосты, зеленые насаждения, новое строительство, надстройки, проект красных линий в пределах охваченной территории и т. д.). Только в этом случае план удовлетворит действительно первоочередные и насущные нужды города, являясь в то же время органической составной частью генерального плана.

Особое внимание должно быть уделено борьбе за дисциплину в градостроительстве. Хозяйственники зачастую совершенно не считаются с утвержденными проектами генеральных планов города, подходя к застройке, как к узко ведомственной задаче, которую они решают лишь «со своей колокольни».

Нужно поставить вопрос об установлении законом серьезной ответственности за нарушения генерального плана развития города.

В контроле за соблюдением градостроительной дисциплины большую роль может и должен сыграть городской архитектор. Оперативно руководя текущей застройкой, разрабатывая проекты планировки отдельных участков города, он должен отвечать за правильность реализации всего плана реконструкции Это должен быть квалифицированный и авторитетный архитектор, общественник, могущий опираться в своей работе на актив, привлекать внимание широких масс трудящихся к делу строительства и реконструкции своего города.

Нельзя признать также нормальным отрыв автора проекта планировки от практической работы по его осуществлению. Очень часто авторы даже не знают, как осуществляется их проект, не видят ошибок, допущенных в проектировании и строительстве.

Необходимо поэтому обеспечить участие архитектора-планировщика в градостроительных работах по разработанному им проекту. Это может быть достигнуто путем эпизодического возвращения автора к очередным проектам застройки или путем более постоянной связи его со строительством города. А до сего времени получается так, что горсоветы или хозяйственные организации обращаются с предложениями о составлении проектов планировки и застройки жилого района, квартала или участка улицы каждый раз к новому архитектору.

Для нормального развития градостроительства в нашей стране большое значение имеет подготовка кадров квалифицированных архитекторов-планировщиков.

В системе дисциплин наших архитектурных вузов вопросы градостроительства не имеют достаточного отражения. Наряду со всеобщим признанием специфичности и сложности дисциплины градостроительства, в наших вузах по сей день еще не изжито пренебрежительное отношение к воспитанию кадров градостроителей. В Московском архитектурном институте, например, совершенно ликвидирована специализация по градостроительству. В Академии архитектуры в учебных планах подготовки аспирантов совершенно отсутствуют научные дисциплины градостроительства.

Этот недопустимый пробел в постановке архитектурного образования должен быть быстро исправлен. Нельзя забывать, что правильная организация подготовки специалистов по градостроительству имеет большое государственное значение.

Другим ответственным участком является научно-исследовательская работа в области градостроительства.

На июньском (1931 г.) пленуме ЦК ВКП(б) тов. Л. М. Каганович в своем докладе указал, что «вопрос о научной разработке планировки городов имеет не абстрактно теоретическое, но сугубо практическое значение...». Однако за годы, истекшие со времени пленума, очень мало сделано для повышения качества научно-исследовательской работы.

Теоретическая работа по градостроительству сильно отстает от практики, не помогает градостроительству. Многочисленные научно-исследовательские институты коммунального хозяйства, планировки населенных мест, городского транспорта и т. д. не связаны между собой, работают келейно. Отсюда параллелизм в их планах, отсутствие комплексности в разработке теоретических проблем и т. д.

Необходимо прежде всего поставить вопрос о планировании работы научно-исследовательских учреждений Москвы и Ленинграда (Академия архитектуры, Академия коммунального хозяйства, Институт городского движения в Москве, Санитарный институт им. Эрисмана и др.). Надо форсировать разработку вопросов инженерного оборудования городов в Академии коммунального хозяйства, организовать при Академии архитектуры научно-исследовательский институт по градостроительству, улучшить издательское дело этих учреждений.

Для дальнейшего улучшения планировки и строительства социалистических городов необходимо решить ряд основных задач. Прежде всего надо всерьез, по-большевистски взяться за ликвидацию последствий вредительства в планировке и строительстве городов. Проекты планировочных работ должны отражать практические нужды градостроительства. Архитекторы обязаны решать вопросы градостроительства с государственной точки зрения, отказавшись от излишеств и гигантомании, решая проектную задачу в соответствии с реальными условиями строительства города.

Нужно решительно поднять значение проекта работ первой очереди как звена, связывающего повседневную оперативную деятельность по градостроительству с основной идеей генерального плана. При этом должны быть использованы все возможности создания архитектурных ансамблей, предоставляемые нам системой планового градостроительства.

Нельзя больше мириться с фактами самовольного строительства, осуществляемого хозорганами или отдельными гражданами. Партизанщине в этом важнейшем деле должен быть решительно положен конец. Борьба за высокую градостроительную дисциплину — одна из важнейших задач всей архитектурной общественности.

Необходимо, наконец, поставить вопрос о пересмотре санитарно-гигиенических норм и о применении активных методов борьбы с газами, дымом и пылью.

Мы работаем на одном из важных участков строительства социализма. Планировка и строительство городов затрагивают самые непосредственные интересы населения нашей страны. Это налагает на нас — архитекторов, строителей, экономистов, инженеров, врачей, городских работников — огромную ответственность.

Партия и правительство в своих решениях дают точные, исчерпывающие указания, как нужно вести социалистическое градостроительство. Мы должны в своей повседневной практической работе проводить в жизнь эти указания.

Рис. 6. Красная площадь в Москве

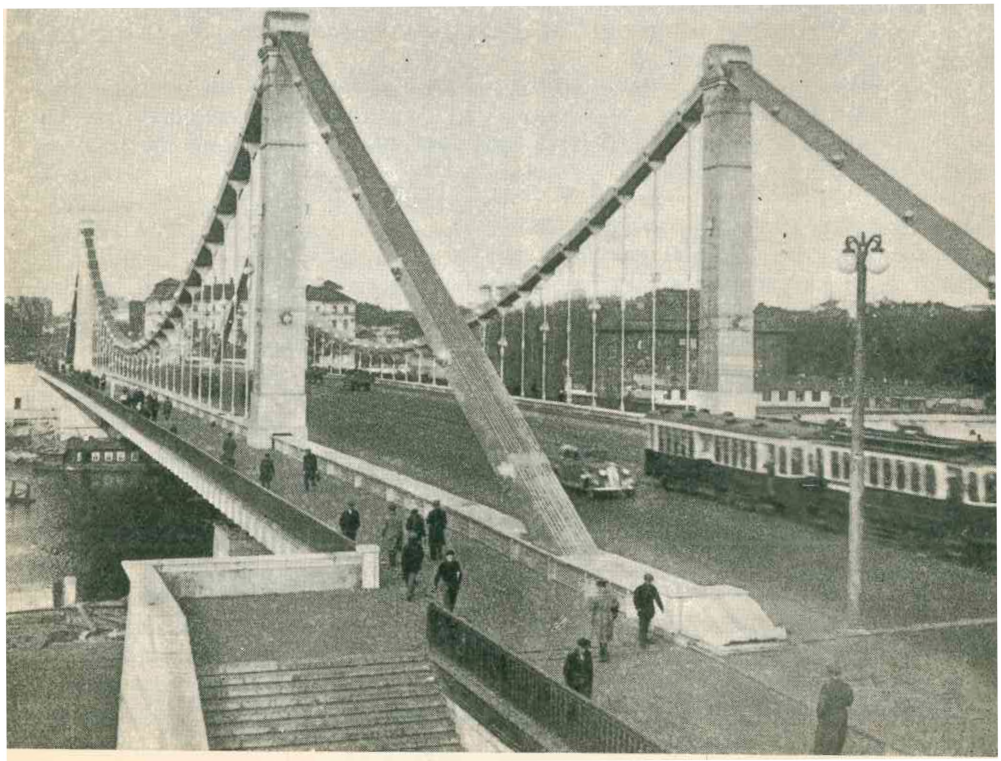

Рис. 7. Крымский мост в Москве

Мы обязаны подчинить свою деятельность основной идее советского градостроительства, великой идее нашего времени — сталинской заботе о человеке.

Будем работать так, как учит нас великий Сталин.

ЖИЛОЙ КВАРТАЛ

Содоклад арх. Б. Р. РУБАНЕНКО

Забота об улучшении жилищных условий трудящихся нашей страны стоит в центре внимания советской власти с первых дней Октябрьской Социалистической революции. Действительно, за годы советской власти в нашей стране выстроено свыше 60 млн. м² жилой площади. Это составляет более 40% всего жилого фонда, который имеется у нас в Советском Союзе. Сумма вложений в жилищное строительство составляет свыше 11 млрд. руб.

Преобладающая часть нашего грандиозного жилищного строительства осуществляется большими комплексами в виде жилых кварталов и поселков, причем развитие этих жилых комплексов из года в год приобретает все более широкие размеры.

Эта основная черта нашего жилстроительства чрезвычайно важна. Организация жилого квартала дает возможность обеспечить всестороннее и высококачественное обслуживание трудящихся. Жилой квартал как организм, соединяющий в себе и жилые здания, и ряд общественных коммунально-бытовых сооружений, организует быт трудящихся, полноценно обслуживает все стороны их жизни, являясь, таким образом, социально-бытовой базой живущих в нем.

Наряду с этой своеобразной социально-бытовой функцией, принципиально отличающей наши социалистические города от городов капиталистических стра . лой квартал выполняет и важную архитектурную задачу. Правильное решение жилого квартала, как основного элемента города, определяет плановость застройки и развития города и дает возможность создавать целостные архитектурные ансамбли.

Эти две характерные особенности — социально-бытовое назначение квартала и его градообразующее значение — представляют, по нашему мнению, основные стороны, которые нам следует рассматривать при изучении практики строительства жилых кварталов.

Строительство жилых кварталов и поселков примерно до 1931—1932 гг. проходило в основном под знаком удовлетворения острой нужды в жилплощади, причем в преобладающем числе случаев эта застройка велась по строчной системе. И на сегодня у нас имеется немалое «наследство» такой строчной коробочной архитектуры, с которой приходится считаться.

Проектирование и строительство новых поселков, новых кварталов в большей части новостроек у нас зачастую передоверялось архитекторам вроде Мая, которые игнорировали в своей работе основные идеи нашего социалистического строительства, забывали о живом человеке, для которого проводится это строительство. Они возводили строчную застройку во всем нашем Советском Союзе, невзирая ни на условия климата, ни на прочие особенности, отличающие отдельные районы нашей страны. Они прививали ее по одному шаблону и на Урале, и на юге, и в центральных районах, грубейшим образом извращая основные принципы советского градостроительства.

И мы должны сейчас со всей резкостью констатировать, что архитектурная общественность не дала должного отпора этой вредной формалистической практике в массовом жилищном строительстве и застройке кварталов.

Тов. Молотов на приеме делегации I съезда советских архитекторов отметил, что архитекторы не поняли исключительного государственного зна-

чения массового строительства, они отгородились от него и тем самым допустили ряд серьезных прорывов на этом важном строительном участке. Эти указания главы нашего правительства должны быть нами в полной мере учтены во всей нашей дальнейшей работе. Мы, архитекторы, должны воспитать в себе чувство большой государственной ответственности за то дело, которое нам поручено и которое затрагивает интересы широчайших масс.

Наша партия и правительство уделяют вопросам строительства большое внимание. Мы имеем ряд постановлений партии и правительства, которые направили работу архитектора в области жилищного строительства, в области комплексной застройки кварталов в правильное русло, отвечающее задачам социалистического строительства.

Достаточно вспомнить решения июньского пленума ЦК партии 1931 г., которые положили конец прожектерским формалистическим установкам и гигантомании в решении города. Эти указания помогли установить принципиально новое отношение к застройке квартала.

Далее историческое постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10 июля 1935 г. о генеральном плане реконструкции Москвы еще более четко определило задачи жилого квартала, поставив в основу его решения сталинскую заботу о человеке. Это постановление учит нас также тому, как следует в каждом отдельном случае, учитывая исторически сложившуюся обстановку города, подходить к застройке отдельных его частей. Советские архитекторы обладают исключительными возможностями для создания невиданных в истории законченных ансамблей, для организации цельных жилых кварталов.

Но, несмотря на эти исключительно благоприятные условия, в нашей работе над жилым кварталом имеются еще крупные недостатки.

Основной из этих недостатков состоит в том, что мы все еще планируем и проектируем наши кварталы оторванно от комплексных задач строительства, от реальных требований и особенностей сложившейся ситуации города и условий его реконструкции, без учета местных природно-климатических и национально-бытовых особенностей, а также конкретных строительных возможностей.

Вторым недостатком является отсутствие комплексного подхода к решению жилого квартала и, в частности, недостаточное внимание к его бытовым и хозяйственным нуждам. Мы подчас еще планируем квартал как отвлеченную архитектурную схему, не видя и не чувствуя за ней повседневной действительности, забывая о живом человеке.

Третий существенный недостаток — отсутствие комплексных норм проектирования жилого квартала, таких норм, которые давали бы не только общие установки, но и определенную согласованность отдельных элементов, входящих в понятие жилого квартала. Отвлеченность и несогласованность существующих ведомственных норм не только затрудняет работу над кварталом, но нередко нарушает даже положительные стороны в проектировании отдельных кварталов.

И, наконец, что необходимо особо подчеркнуть, архитекторы все еще недостаточно ведут борьбу с остатками вредительства в деле проектирования и строительства жилых кварталов.

Жилой квартал не может рассматриваться как некая самодовлеющая единица. Он всегда связан с городом и должен жить единой жизнью с ним. Между тем, некоторые планировочные организации и отдельные архитекторы разрабатывают проекты так называемых типовых кварталов, предлагая распространить их для застройки целых районов города. Подчас эти проекты типовых кварталов механически переносятся из одного города в другой, независимо от его архитектурно-планировочной ситуации, природно-климатических и прочих местных условий, определяющих решение жилого квартала.

Такая система проектирования жилых кварталов воскрешает худшие традиции бумажного абстрактного проектирования, являясь опаснейшим рецидивом формалистического метода работы. К тому же следует отметить, что такие проекты типовых кварталов ни в коей мере не решают проблемы типизации и экономичности жилого строительства.

Сложившиеся условия города, его масштабы и местоположение в нем жилого квартала должны существенно отразиться на приеме застройки и архитектурной организации квартала. Это обстоятельство особенно важно учитывать при реконструкции городов.

Но если типизация кварталов вне учета местных условий данного города абсурдна, то проект каждого квартала должен обеспечить все условия для максимальной типизации расположенных в нем секций жилых домов. Разработка таких типовых секций для массового жилищного строительства является важнейшей задачей наших проектных организаций.

Конечно, наши жилые кварталы имеют много общих черт в силу единых принципов их социально-бытовой структуры. В этом отношении можно говорить об едином оптимальном типе жилого квартала, не смешивая это с понятием типизации самого приема застройки. Основные установки по этому вопросу даны в постановлении партии и правительства о реконструкции г. Москвы. Прежде всего, плотность населения жилого квартала не должна превышать 400—500 человек на 1 га. Оптимальный размер квартала принят в 9—15 га. При застройке необходимо стремиться к созданию в нем наиболее благоприятных условий проветривания, освещения, инсоляции зданий и т. д. Далее в постановлении сказано, что застройку кварталов нужно производить небольшим количеством крупных домов, расположенных друг от друга на небольшом расстоянии для его лучшего освещения и проветривания.

Эти директивные указания, проникнутые идеей заботы о человеке, создания наиболее здоровых условий жизни, должны лечь в основу проектирования и строительства по всему Советскому Союзу. Но это, конечно, не значит, что во всех городах следует устанавливать размеры кварталов, этажность, разрывы и т. д. такие же, как в Москве, Ленинграде и других крупнейших городах СССР. Однако имеется немало примеров, когда в ряде небольших городов запроектированные кварталы с многоэтажной застройкой не только не соответствуют масштабной сетке города, но вообще нереальны и не могут быть осуществлены в натуре. Так, например в Нижнем Тагиле, в Сталинске и ряде среднеазиатских городов размеры кварталов были приняты в 10—15 га.

Разумеется, в этом вопросе нельзя давать определенных рецептов. В каждом отдельном случае необходимо учитывать специфические особенности данного города и местные строительные возможности.

Практика проектирования кварталов за последние 2—3 года показывает, что преобладающим приемом застройки является застройка периметральная. Этот прием, при котором определенное количество корпусов (30—40%) размещается в центре жилого квартала, имеет целый ряд преимуществ, связанных с организацией внутриквартальной территории и решением архитектурно-пространственных задач. Однако мы должны решительно высказаться против огульного применения периметральной застройки. Основной прием застройки должен определяться, исходя из положения квартала в определенном районе города. Если прием сплошной периметральной застройки вполне оправдан для преобладающего большинства кварталов, выходящих на главные городские магистрали, то при расположении кварталов на жилых улицах, набережных, около парков, бульваров следует добиваться большего раскрытия их, большего разнообразия и характерности в приемах застройки.

Можно привести ряд примеров, когда в практике проектирования городов безликость застройки, механическое применение периметральной застройки не дает возможности интересного архитектурного решения жилых улиц, набережных и т. д. Достаточно привести Дзержинский район в Баку или юго-западный район Челябинска, где система застройки кварталов обезличена и не увязана с характером и назначением улиц и магистралей.

Система застройки кварталов должна быть тесно увязана с природно-климатическими и прочими условиями города.

Для средней полосы Союза можно, в виде одного из возможных решений, рекомендовать отказ от сплошной периметральной застройки, раскрытие «интерьера» квартала на набережную или в парк, всемерное объединение внутриквартальной территории для ее полного озеленения. На юге надо, наоборот, стремиться к созданию компактных благоустроенных пространств внутри отдельных групп жилых домов.

Некоторые проекты кварталов, выполненные за последнее время для южных городов (Ереван, Баку, Чирчикстрой), представляют в этом отношении шаг вперед. Авторы этих работ приблизились к характерному для южных кварталов приему застройки, особенно в части ориентации жилых зданий. Однако и в этих проектах излишне применен асфальт, неправильно распределены зеленые пятна и т. д.

При проектировании поселка Газган в Средней Азии правильная по существу идея организации жизни населения на открытом воздухе привела проектировщиков из Горстройпроекта к чрезвычайно порочному решению. Представьте себе небольшой квартал двухэтажной застройки, где каждая квартира имеет выход на улицу или в сравнительно небольшой внутриквартальный двор. Около каждой квартиры стоит печка, на которой готовят пищу. Такой небольшой двор с 50 жилыми ячейками и 50 печками перед ними, стоящими вблизи друг друга, по существу, представляет собой своеобразную коммунальную кухню на открытом воздухе. Это яркий пример грубого, вульгарного понимания проектировщиком местных климатических условий.

Назначение жилого квартала определяет номенклатуру объектов застройки, входящих в его состав. Между тем, в жилом квартале часто размещаются, из общих соображений решения магистрали, административные и даже производственные сооружения, что мешает его правильной внутренней организации.

Специфика жилого квартала требует также критического подхода к решению целого ряда специальных проблем. Эти разнообразные специальные задачи должны решаться в тесной связи с основными принципами жилого квартала и условиями его размещения. Мы знаем немало случаев, когда специальные проблемы, взятые оторванно от всего комплекса жизненных условий квартала, приводят проектировщиков к весьма отрицательным решениям. Опубликованная недавно статья проф. Образцова по вопросу транспортной схемы решения квартала приводит к тому, что последний должен застраиваться какими-то диагональными домами с взаимно пересекающими его территорию проездами. На первый взгляд кажется, что это идеальное решение транспортной проблемы, а по существу это приводит к резкому ухудшению качества жилого квартала.

В некоторых городах особые санитарно-гигиенические требования запрещают застройку углов кварталов в целях лучшего их проветривания. Это затрудняет архитектурное решение наиболее важных композиционных элементов квартала.

Таких примеров можно привести много. Они говорят о том, что к проблеме квартала надо подходить с учетом всего комплекса вопросов, требований и осо-

бенностей, вытекающих из сложившейся ситуации города и условий его реконструкции.

Решение квартала не может быть оторвано от решения улицы. Необходимо добиваться единого архитектурного замысла группы кварталов в соответствии с назначением и архитектурно-пространственным выражением всего жилого района. Такая взаимная подчиненность определяется не только задачами создания целостных архитектурных ансамблей, но и необходимостью для данного района общего решения сетей культурно-бытового обслуживания.

При решении жилого квартала и определении очередности строительства необходимо добиваться получения целостных массивов застройки. Проводимая у нас застройка магистралей и их архитектурное оформление являются большим достижением в области реконструкции наших городов. Но это важное мероприятие должно быть дополнено работой по реконструкции и застройке кварталов, расположенных на магистралях. Необходимо покончить с практикой подмены общих задач реконструкции кварталов оперативной работой по отводу участков для текущего строительства. Застройка магистрали должна обязательно базироваться и на проекте реконструкции кварталов по магистрали, с обязательной и обоснованной проработкой очередности работ по реконструкции.

При реконструкции отдельных городов мы зачастую злоупотребляем сносом зданий, находящихся внутри квартала. Эти здания можно было бы использовать для детских и коммунальных учреждений.

Следует также широко применять надстройку существующих зданий. При разработке проектов магистралей должны быть тщательно учтены реальные техно-экономические предпосылки для проведения надстройки здания. Мы знаем много примеров, когда проекты магистралей предусматривают целый ряд надстроек кварталов, а затем оказывается, что это неосуществимо. Нужно с большой ответственностью подходить к разрешению этих вопросов, используя надстройку зданий как конкретный фактор, а не как проектную отвлеченную предпосылку.

Оторванность проектирования от реальных условий города приводит к тому, что зачастую мы не используем целого ряда возможностей, связанных с реконструкцией квартала. Так, например в ряде городов можно реконструировать существующие кварталы путем таких простейших мероприятий, как снос заборов между кварталами, снос незначительных хозяйственных сооружений и т. д. Такие мероприятия, не требующие значительных затрат, зачастую дают большой эффект в деле улучшения условий жизни в реконструируемых кварталах.

Мы совершенно не уделяем внимания связи жилого квартала с жилым домом. Между тем, жилой дом, являясь основным многократно повторяющимся элементом жилого квартала, в значительной степени определяет не только его пространственное решение, но и содержание.

Наша практика планировки и застройки кварталов оторвана от проектирования жилых зданий и не учитывает тех сдвигов в области жилищного строительства, которые произошли со времени II пленума правления союза советских архитекторов. В частности, при установлении плотности заселения жилого квартала не учитываются основные экономические показатели жилых зданий. Между тем, рациональная планировка квартир, определяя габариты домов и экономичность их планов, оказывает непосредственное влияние на погонаж корпусов и интенсивность квартальной застройки.

Решения II пленума ССА об уширении жилого корпуса и блокировке нескольких квартир на одной лестничной площадке позволят добиться лучших экономических показателей застройки, так как уменьшат погонаж жилых

корпусов. Достаточно указать, что увеличение ширины корпуса до 14—15 м уменьшает погонаж жилой застройки на 20—22%. Однако мы не учитываем в наших проектах этих возможностей, исходя из устарелых показателей и приемов решения жилого здания. В этом отношении большое значение имеет правильный выбор плоскостного коэ[illegible]ициента (отношение жилой площади этажа к площади застройки), который в значительной мере определяет экономичность и рациональность типа жилого здания. Этот коэфициент с учетом дальнейшего улучшения проектирования жилья следует определить в 0,45—0,47. Это позволит при том же погонаже и проценте застройки несколько повысить плотность заселения или, при сохранении той же плотности, резко сократить погонаж застройки, что увеличит свободные территории в квартале и даст новые возможности для планировочных решений.

Необходимо также отметить, что в нашей практике мы часто не учитываем влияния принятой системы застройки на экономичность и рациональность планировки жилых секций. Произвольные, чисто геометрические начертания габаритов жилых корпусов в плане жилого квартала, весьма часто встречающиеся в нашей планировочной практике, приводят к невозможности использования в строительстве типовых секций. Между тем, план жилого квартала должен содержать в себе широкие возможности типизации секций, без чего немыслима дальнейшая типизация и индустриализация строительства. Поэтому, проектируя жилой квартал, необходимо учитывать определенный тип и экономичность жилых сооружений, входящих в его состав.

Весьма важной задачей планировки является максимальное освобождение внутриквартального пространства от застройки для целей благоустройства и озеленения. Практика последних лет дает целый ряд положительных примеров такой застройки, которая путем системы отступов и курдонеров позволяет при той же плотности заселения отказаться от внутриквартальных корпусов, освобождая большой внутренний участок территории квартала для устройства зеленых насаждений.

Одной из труднейших проблем жилого квартала является рациональное размещение в нем детских учреждений. В нашей стране колоссально растет сеть детских учреждений, значительная часть которых осуществляется именно в системе жилого квартала. Достаточно указать, что при шестиэтажной застройке квартала около 30% его территории приходится на детские учреждения. Размещение такого большого количества детских учреждений чрезвычайно затрудняет планировку, застройку и архитектурно-пространственное решение квартала.

Практика размещения детских учреждений в квартале дает целый ряд новых приемов и решений. Основные из них: 1) размещение детских учреждений в особой полосе внутри квартала, как бы делящей его на два или более самостоятельных участка; 2) размещение детских учреждений в центре большого двора при двухрядной или развитой однорядной застройке по контуру квартала; 3) размещение детских учреждений в специальной зоне между кварталами.

Существовавшие до сих пор типовые проекты детских учреждений отрицательно влияли на всю планировку и застройку кварталов. Эти проекты базировались на неправильных, подчас явно вредительских, установках органов Наркомздрава.

Новые типовые проекты детских учреждений, утвержденные в СНК СССР для строительства 1938 г., резко меняют всю схему расположения их в квартале. Габариты детских типовых учреждений уменьшены вдвое против применявшихся. Это дает возможность удвоить количество детских учреждений, а также решать их как парковый павильон, расположенный в системе жилых дворов, а не как самодовлеющее здание, которое вступало подчас в противоре-

чие с решением всего жилого квартала. В Ленинграде, например, в районе Автова построенные детские учреждения сильно затесняют внутриквартальные пространства, портя архитектуру всего квартала.

СНК СССР предложил уменьшить кубатуру детских учреждений и размещать сады и ясли в жилых зданиях. Это, несомненно, будет способствовать улучшению архитектурного решения квартала.

Надо добиваться дальнейшего уменьшения кубатуры детских учреждений за счет рационализации проектирования и отказа от всего лишнего, что не вызывается необходимостью правильной организации воспитания детей. В квартальной застройке следует применять укрупненные типы детских учреждений — трехэтажные здания.

Правительство в своем постановлении утвердило несколько типовых проектов детсадов и яслей, встроенных в габариты жилых внутриквартальных зданий. Помимо возможностей более рационального использования внутриквартальной территории, этим достигается большая свобода в решении архитектурной композиции всей жилой застройки. Кроме того, детские учреждения, размещенные в жилых зданиях, обходятся на 10—20% дешевле, чем строительство отдельных сооружений.

В проектировании кварталов вопросы хозяйственно-бытового обслуживания занимают чрезвычайно важное место. Однако на практике их подчас недооценивают. Так, например в Ленинграде во вновь строящихся кварталах не предусмотрели ни одного гаража индивидуального пользования. То же можно сказать и о Москве, несмотря на то, что количество машин индивидуального пользования растет из года в год.

Решению торговой сети, прачечных, котельных, починочно-ремонтных мастерских и других учреждений хозяйственного обслуживания квартала также не уделяется достаточного внимания. Мы знаем примеры, когда магазины проектируются так, что не имеют места для хранения продуктов. В результате самотеком возникает целый ряд построек, которые архитектор вовсе не предусмотрел в своем проекте. Все это приводит к захламлению квартала.

Нужно решительно покончить с таким барски пренебрежительным отношением к хозяйственно-бытовым нуждам квартала и тщательно учитывать все многосторонние жизненные интересы и запросы населения. Квартал должен иметь свой хозяйственный и строительный двор и т. д. Нам нужно совершенно иначе построить свое отношение к хозяйственной жизни квартала, исходить из реального учета потребностей населения.

Решение коммунально-бытовых учреждений в квартале (прачечные, мастерские, котельные и пр.) идет в настоящее время по двум линиям: а) централизованное размещение их в едином хозяйственном корпусе (на квартал или на группу кварталов); б) децентрализация их в габаритах жилых зданий по принципу обслуживания группы жилых зданий в квартале.

В условиях застройки квартала несколькими организациями более целесообразно второе решение, состоящее в размещении коммунально-бытовых учреждений в первых и полуподвальных этажах жилых домов.

Кроме того, необходимо предусматривать на группу кварталов крупный гараж, механизированную прачечную, центральную котельную и прочие коммунально-бытовые и хозяйственные сооружения, расположение которых в жилом квартале невозможно без резкого ухудшения в нем санитарно-гигиенических условий.

Для сооружения гаражей в жилых кварталах в настоящее время существуют различные планировочные решения. Основные из них: а) гаражи в первых этажах жилых зданий; б) гаражи в подвальных этажах жилых зданий; в) отдельно стоящие одноэтажные и многоэтажные гаражи и г) полуподземные гаражи, возвышающиеся от уровня земли на 1,4—2,0 м.

52—1

Прием расположения гаражей в первых и полуподвальных этажах жилых зданий вызывает возражения гигиенического и пожарного порядка и поэтому не может быть рекомендован как типовое решение.

Одноэтажные надземные гаражи хотя и несколько дешевле многоярусных, но последние имеют несомненные планировочные и архитектурные преимущества как по своим габаритам, так и возможностям лучшего архитектурного оформления.

Следует признать интересными предложения об устройстве квартального полуподземного гаража с использованием его крыши под зеленые насаждения и площадки для отдыха.

Мы считаем, что гаражное строительство должно в основном развиваться по пути создания крупных коллективных гаражей на группу кварталов. Такие гаражи должны строиться вне жилых кварталов.

В соответствии с постановлением СНК СССР торговые помещения в квартале располагаются по фронту магистралей и улиц. При этом их следует всемерно концентрировать, располагая как можно ближе к въездам в квартал. Необходимо также уделить большое внимание вопросам хозяйственного обслуживания, всемерно увеличивая помещения кладовых для тары, ибо в противном случае хозяйственная жизнь магазинов будет нарушать благоустройство жилого квартала.

При развитой застройке квартала по периметру, когда магазины располагаются в первой уличной линии застройки, могут быть созданы специальные хозяйственные территории, имеющие законченное выражение в плане жилого квартала.

Вопросы размещения в квартале учреждений культурно-бытового и коммунально-хозяйственного обслуживания требуют от архитектора учета всесторонних условий, необходимых для полного удовлетворения нужд населения.

К сожалению, наша практика изобилует примерами поверхностного, академичного отношения к квартальной застройке. Часто в угоду отвлеченной схеме, рисунку игнорируются серьезные требования удовлетворения повседневных нужд населения, в частности не достаточно количество зеленых насаждений. Это является крупным фактором в улучшении санитарно-гигиенических условий жизни трудящихся. Между тем, при планировке городов мы не уделяем этому вопросу должного внимания.

В практике озеленения кварталов еще силен штамп. В этом важном деле не учитывается специфика городов, игнорируются местные природно-климатические условия, почти всюду вопрос этот решается с чисто декоративной точки зрения, по принципу пресловутого стандартного городского сквера. Очень часто зелень насаждается неконцентрированными массивами на случайных раздробленных участках.

Работе по благоустройству сильно мешает отсутствие комплексных норм и правил использования территории. Некоторые ведомственные нормы, особенно в части детских сооружений, явно преувеличены. Действительно, чем можно объяснить, например, нормы в 55—60 м² площади на ребенка ясельного возраста? Чем оправдать устройство специальных площадок в виде загонов, крольчатников и т. д., которые нарушают правильную организацию жилых кварталов и совершенно не нужны для воспитания детей? Или требование обязательного устройства изоляторных площадок для детей. К тому же эти многочисленные ведомственные нормы совершенно не согласованы и зачастую взаимно исключают друг друга, внося путаницу в решение вопросов благоустройства.

Не случайно партия и правительство дали указание об укрупнении квартала. Это позволит внутри каждого жилого квартала иметь зелень. Необходимо

располагать ее концентрированно, добиваясь нормы 10—12 м² зелени на человека, что составит примерно 40% от площади квартала. Нужно также добиваться устройства в жилых кварталах, особенно на юге, озелененных беседок, трельяжей, практиковать пристенную зелень и вьющиеся растения, которые создают благоустройство жилого квартала. К этим вопросам надо подходить серьезно и достаточно целеустремленно, памятуя, что они определяют не только своеобразие жилого квартала, но и подлинную заботу о человеке.

Наряду с заботой о детях, в каждом жилом квартале необходимо предусматривать особые территории для нужд взрослого населения. Эти территории необходимо решать, как комплекс озелененных площадок для отдыха и спортивных игр.

Необходимо сосредоточить внимание на хозяйственной жизни квартала, предусматривая устройство общеквартальных хозяйственно-строительных дво-

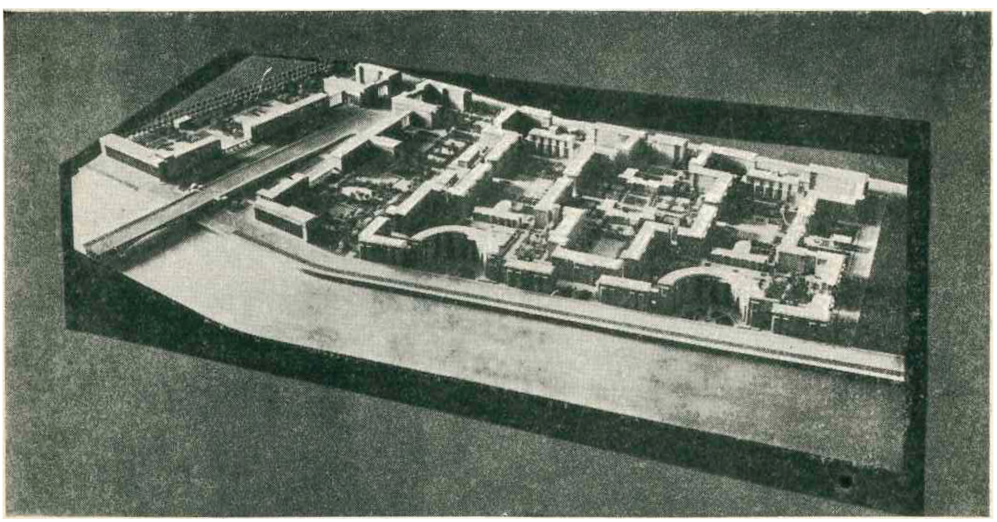

Рис. 8. Проект реконструкции Ленинграда. Снимок с макета застройки жилого квартала № 26 на правом берегу Невы

ров, отдельных хозяйственных площадок на группу домов, специальных уширенных площадок перед магазинами и коммунальными учреждениями в квартале, внутриквартальных стоянок для автомашин, предназначенных в основном для живущих в данном квартале, и т. д.

Постановлением правительства запрещается сдача жилых домов в эксплоатацию без полного их благоустройства. На деле же работы по благоустройству кварталов и отдельных домов отодвигаются на далекие сроки после окончания строительства.

Зачастую мероприятия по благоустройству квартала являются для заказчика своеобразным источником дополнительного финансирования. Под предлогом осуществления благоустройства застройщики нередко получают дополнительные средства, в то время как расходы на эти цели были включены в первоначальную смету.

Нужно покончить с таким положением, когда население новых домов вынуждено годами жить среди строительного мусора. Благоустройство кварталов должно осуществляться совместно со всем строительством и пониматься

как важнейшая неотъемлемая составная часть строительства жилых кварталов.

Наконец, чрезвычайно серьезен вопрос об архитектуре жилого квартала.

Особое внимание следует обратить на архитектуру внутриквартального пространства. Проектировщики до сих пор уделяют почти все свое внимание архитектурному решению главных фасадов зданий, забывая о внутриквартальной архитектуре.

Внешний облик архитектуры жилого квартала должен завершить внутреннее его содержание и в то же время явиться основным элементом ансамбля магистральной застройки. Задача архитектора состоит в получении единства замысла магистрали и в то же время большой содержательности и специфики в решении «интерьера» квартала.

Между тем, на практике архитектура жилого квартала зачастую понимается как некая абстрактная схема. Симметрические приемы композиции, чрезмерное увлечение отвлеченно-геометрическим немасштабным начертанием жилых корпусов и дворов свидетельствуют о неправильном понимании облика жилой архитектуры и его специфики (поселок при автозаводе в г. Горьком, кварталы арх. Фридмана в Москве, кварталы микрорайона на М. Охте в Ленинграде, Нижний Тагил и пр.).

Задача освоения классики понимается многими как некая догма, обязательно вынуждающая к парадным, излишне монументальным решениям. Так, например в ленинградской практике архитектурная связь соседних домов в большинстве случаев решается дорого стоящими декоративными порталами, колоннадами, монументальными проездами и т. д.

Борьба с излишествами в строительстве должна подсказать другие, более рациональные приемы решений этой ответственной архитектурной задачи.

Реконструкция наших крупнейших городов, и в первую очередь Москвы и Ленинграда, даст возможность создать замечательные архитектурные ансамбли. Следует констатировать, что в отдельных неудачах в этой области во многом виноваты сами архитекторы, неправильно представляющие себе задачу создания ансамбля.

Часто ансамбль понимается как обязательное механическое согласование зданий по высоте и членениям, что на практике приводит к однообразному решению десятков жилых зданий, превращающему архитектуру квартала в унылую стенку домов, лишенных всякого содержания, не говоря уже о требованиях уюта и интимности жилого двора.

С другой стороны, наблюдается еще вопиющая несогласованность отдельных проектов и вредное выпячивание собственных архитектурных интересов, получившее справедливое название «штучного» проектирования. Чем, как не отсутствием творческой дисциплины и чувства ансамбля, можно объяснить появление таких зданий, как, например, жилые дома на Брюсовском пер. или на реконструируемой магистрали 1-й Мещанской в Москве?

Несомненно, что жилой дом, находящийся во взаимодействии с другими домами квартала, не может рассматриваться изолированно от других его элементов. Но это ни в коей мере не означает однообразия в решении домов. Наоборот, архитектура жилого квартала должна определяться разнообразием и большой пластической выразительностью его элементов. Для того чтобы добиться порядка, единства архитектурного решения квартала, нужно осмыслить основной мотив жилого дома. Именно жилая секция должна стать модулем архитектурно-пространственного выражения квартала. Определенной группировкой жилых секций, определенным чередованием их создается перспективная выразительность, пластичность, своеобразная масштабность жилой архитектуры.

Наша архитектура жилья должна возродить лучшие традиции античной архитектуры — ее связь с пространством, с природой. Зелень должна стать неотъемлемым элементом композиции квартала, частью общего архитектурного замысла.

Наконец, необходимо четко уяснить себе, что архитектура жилья — это не только хорошо нарисованный фасад и не только решение общего архитектурного ансамбля, но в первую очередь подлинная забота об улучшении

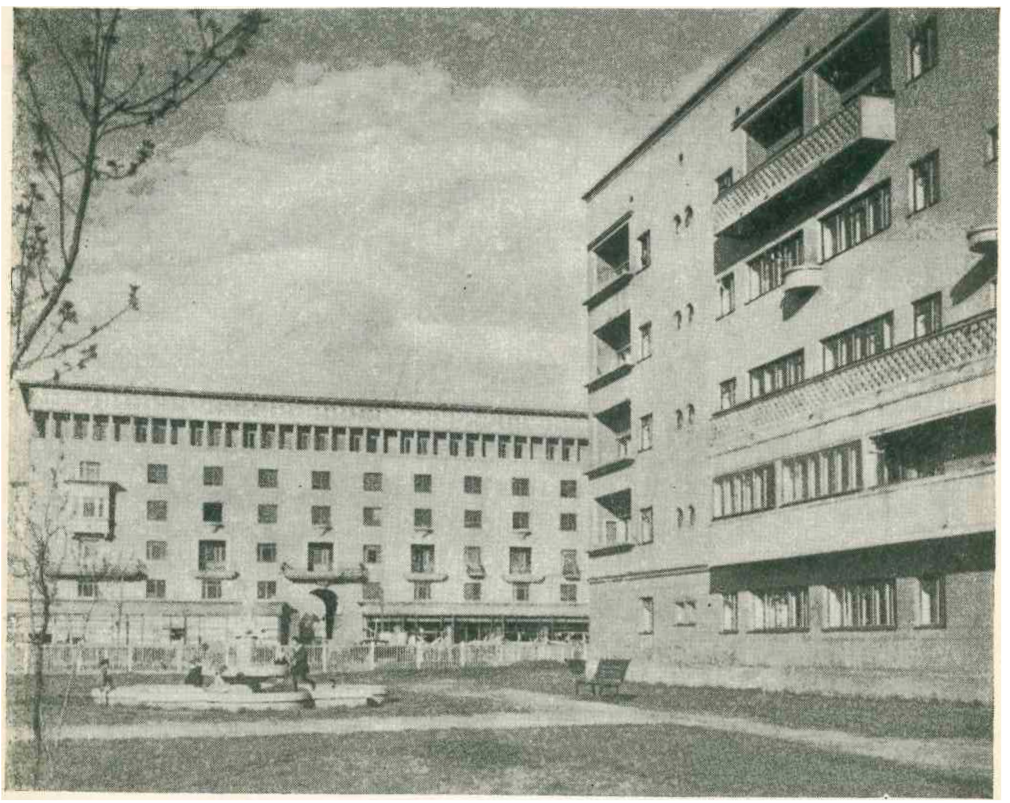

Рис. 9. Застройка по шоссе Энтузиастов в Москве. Новые дома Прожекторного завода им. Л. М. Кагановича

жилищных условий и жизни человека в квартале. Мы должны отказаться от однобокого понимания архитектуры как только некоей эстетической концепции.

Полноценная, правдивая архитектура социалистического жилого квартала в значительной мере определяется удобным, рациональным размещением жилых домов, лучшими условиями их ориентации, качеством решения благоустройства двора, его озеленения и т. д.

Комплексность — вот понятие, которое должно быть присуще жилой архитектуре; без этого она теряет свое значение как архитектура, призванная служить интересам миллионов трудящихся масс.

Только широкое представление об архитектуре, освобожденное от традиций однобокого понимания ее как узко-эстетической концепции, поможет нам осмыслить социалистический реализм в архитектуре жилого квартала.

Практика реконструкции и застройки ряда жилых комплексов и кварталов в Москве, Ленинграде и других городах свидетельствует о крупных организационных неполадках в этой области, которые мешают созданию полноценных архитектурных ансамблей.

Строительство на одном квартале обычно осуществляется многочисленными строительными организациями. Это приводит к созданию в квартале нескольких строительных дворов, что удорожает и затрудняет строительство.

Все это происходит потому, что у нас не организовано по-настоящему кооперирование застройщиков. В Ленинграде, например, на М. Охте сооружается на квартале 25 домов и строят их 10 различных строительных организаций; получается 10 строительных дворов на одном квартале! Можно ли при таких условиях говорить о серьезном развитии индустриализации строительства, о внедрении типовых конструкций и об использовании других возможностей улучшения организации массового строительства?

В ряде других городов нередки случаи самоуправства и произвола отдельных ведомств и нечеткой работы местных планировочных и архитектурных организаций. Например, в Перми были сделаны все подготовительные инженерные работы для строительства жилого квартала, а затем там воздвигается баня, в Иванове детские учреждения строятся рядом с гаражом и т. д.

Грубые нарушения проектов реконструкции кварталов имели также место в Ярославле, Горьком, Сталинабаде и многих других городах. Все эти случаи свидетельствуют о все еще плохой работе планировочных организаций, о том, что архитектор-планировщик еще не борется по-настоящему за осуществление ансамблевой застройки.

Организация проектирования ансамблевой застройки еще изобилует множеством крупных недостатков. Архитекторы и планировщики зачастую работают в отрыве друг от друга. Мы еще очень мало сделали для обеспечения единого организационного и творческого руководства и целесообразного распределения творческих сил при комплексной застройке кварталов и магистралей. Архитекторы еще не научились подчинять свои творческие замыслы общей идее ансамблевой застройки.

Необходимо решительно повысить качество работы архитектурно-планировочных организаций. Мы имеем целый ряд примеров, когда эти организации подчас сами нарушают планы создания целостных ансамблей. В Ленинграде, например, красные линии по новым кварталам нарушались, в ряде случаев проектирование отдельных домов шло впереди проектирования кварталов. Такие дома не только выпадают из ансамбля, но и существенно нарушают его. В Москве при проектировании 1-й Мещанской давались неправильные планировочные данные. Мы знаем примеры несогласованной работы районных архитекторов, когда они, работая изолированно над отдельными кусками магистрали, зачастую приходят к стыкам и не знают, что сделать с ними.

Все эти болезни лежат в нас самих, и мы должны преодолевать их.

Необходимо повысить ответственность архитекторов и всех проектировочных организаций, а также и местных АПУ и горсоветов в деле ансамблевой и магистральной застройки.

Говоря о ликвидации последствий вредительства в планировке и застройке городов, следует четко уяснить себе, что вредители «работали» в основном по линии распределения точек строительства. В ряде случаев строительство умышленно распылялось, децентрализовывалось и вело к омертвлению средств, к неполучению должного эффекта.

В связи с этим огромное значение приобретает вопрос правильного размещения и очередности строительства.

Необходимо покончить с кустарщиной, царящей при строительстве кварталов, при которой десятки домов строятся без единого плана и очередности. Новые архитектурные ансамбли должны осуществляться под единым творческим руководством и едиными крупными строительными организациями, могущими обеспечить широкое применение индустриальных методов работы и типизации строительства.

В этом отношении весьма поучителен опыт магистральной застройки на ул. Горького в Москве, где легко проследить, как правильная организация работ дает исключительно быстрый эффект и в смысле архитектурного оформления города и в отношении получения реальной жилой площади. Овладевая опытом лучших строек, архитекторы, планировочные и строительные организации должны коренным образом перестроить свою работу.

Надо добиваться, чтобы лучшие примеры строек, в частности застройки целых кварталов, широко популяризировались, чтобы архитекторы знали об этих положительных опытах и учились на них.

Строительство новых и реконструкция существующих кварталов является для архитектора почетным и весьма ответственным делом, затрагивающим интересы широчайших масс населения. Архитектор должен бороться за свое место в этом строительстве. Он должен стать подлинным организатором передовой социалистической стройки кварталов, творцом новых прекрасных жилых ансамблей, возможных только в условиях социалистического государства. При этом необходимо всегда помнить, что в основе создания наших социалистических ансамблей лежит сталинская забота о человеке.

Партия и правительство уделяют этому вопросу огромное внимание. В своих решениях они дают архитектору исчерпывающие указания и повседневно руководят его работой, направляют ее к созданию полноценных социалистических жилых кварталов. И мы, архитекторы, должны с честью выполнить возложенные на нас задачи, ответив по-большевистски на высокое доверие нашей партии, правительства и всего советского народа.

САНИТАРНО-ГИГИЕНИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ В ПРАКТИКЕ ПЛАНИРОВКИ НАСЕЛЕННЫХ МЕСТ

Содоклад проф. А. Н. СЫСИНА

Одной из важнейших задач в области планировки и застройки наших социалистических городов является создание наиболее благоприятных, здоровых и культурных условий жизни в них.

Выполнение этих требований, подчеркнутых в ряде постановлений партии и правительства, привело к резкому сокращению смертности в наших городах, ликвидации трущоб, оздоровлению и общему подъему жизни трудящихся.

Проблема планировки населенных мест в нашей стране обнимает целый комплекс важных вопросов, в разрешении которых принимают участие и архитектор, и инженер, и экономист. Если при разработке проекта планировки города ведущее место занимает архитектор, который дает основное архитектурно-планировочное решение, а инженер разрабатывает вопросы технического оборудования города, то гигиенист стремится к тому, чтобы проект во всех своих элементах отвечал бы требованиям охраны здоровья трудящихся.

За период после революции был издан ряд декретов правительства и распоряжений наркоматов здравоохранения союзных республик, обеспечивающих участие органов санитарного надзора в практической работе по планировке городов, а также даны и некоторые санитарные нормативы в этой области.

Вместе с тем, местные санитарные органы, принимая участие в собирании санитарных данных и в разработке их при составлении проектов планировки, накопили обширный фактический материал и приобрели практический опыт в этом деле. Большая работа проделана в этой области научно-исследовательскими учреждениями здравоохранения, санитарно-гигиеническими институтами и лабораториями.

В Советском Союзе, в отличие от капиталистических стран, обеспечены все условия для практического осуществления всего комплекса вопросов планировки населенных мест.

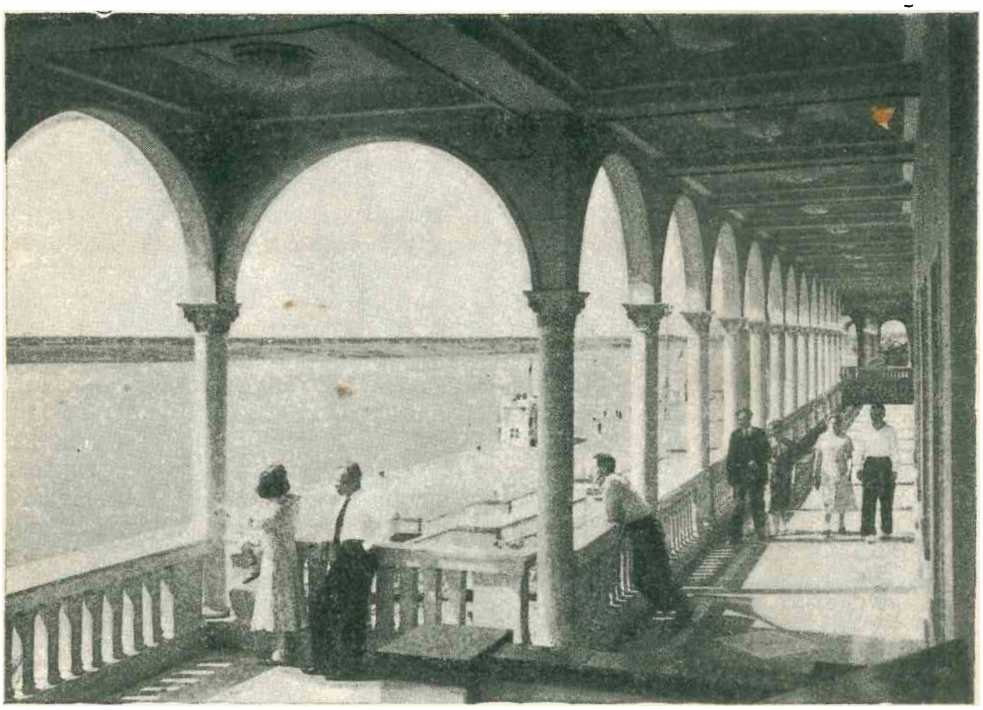

Рис. 10. Химкинский речной вокзал в Москве. Снимок с галлереи 2-го этажа

Если взять материалы последних международных конгрессов и съездов по вопросам планировки городов, то мы увидим, что архитекторов капиталистических стран интересуют только отдельные узкие архитектурно-планировочные решения, а не проблема планировки в целом, не ее социальная сущность. Доклады на международных конгрессах почти не касались социально-экономических и гигиенических факторов планировки городов, как определенных социальных организмов.

У нас целый ряд постановлений правительства дает практические указания по разработке проектов планировки, с учетом всех требований, которые мы предъявляем к современному городу, с учетом нужд и запросов трудящихся, живущих в наших городах.

Достаточно отметить хотя бы последние постановления правительства, чтобы убедиться, какое большое значение они имеют для нашей планировочной практики.

В ноябре 1937 г. было постановление правительства СССР о санитарной охране водоемов. В нем даны конкретные указания об охранных зонах водопроводов, о спуске сточных вод, об отводе для этой цели свободных территорий и т. д. Эти указания также должны оказать большое влияние на нашу планировочную практику. Даже закон об абортах, который, казалось бы, не имеет прямого отношения к планировке городов, также влияет на нашу планировочную работу в смысле приближения сети родильных домов к населению. Постановления правительства о школьном строительстве и строительстве детских учреждений в значительной степени предопределяют целый ряд новых планировочных решений в этой области.

Партия и правительство делают все возможное, чтобы максимально удовлетворить культурно-бытовые нужды всего населения.

Вопросы санитарии и гигиены играют большую роль в практике планировки и социалистической реконструкции наших городов. Каковы же основные санитарно-гигиенические требования, которые должны привлечь к себе внимание архитектора-планировщика?

Основные требования в этом отношении настолько ясны и понятны, что их можно сформулировать, как своего рода азбучные истины. Они сводятся, во-первых, к тому, чтобы наилучшим образом использовать благоприятные природные условия: солнце, естественное проветривание, свободные открытые пространства, водные бассейны и рельеф местности. Солнце является основным регулятором всей биологической жизни на земле, а потому вопросам инсоляции должно быть уделено особое внимание. Открытые пространства дают возможность ближе, непосредственнее связать человека, его жилище, его город с воздушным океаном. Открытые пространства позволяют широко развить и использовать для человека зелень и водные зеркала. Наконец, правильное использование рельефа местности (южные склоны) предопределяет не только технические решения планировки, но и выполнение ряда важных санитарных требований.

Вторая задача архитектора-планировщика — изучение тех искусственных условий, которые вытекают из характера и состояния самой застройки, которые ухудшают естественные природные условия (загрязнение воздуха, почвы, воды и т. д.). Эти факторы должны быть изучены с точки зрения их вредного влияния на здоровье человека и тех практических мероприятий, которые могут ликвидировать или ослабить их отрицательное воздействие.

Наконец, третья группа вопросов — это вопросы быта социалистического города и его санитарной оценки, того социального содержания, которое вкладывается в город, в его строительство, в его жилой квартал, в жилую ячейку.

Среди естественно-природных факторов, которые кладутся в основу проекта планировки, особенное значение имеет изучение тех из них, которые оказывают непосредственное влияние на здоровье человека и имеют свое местное выражение, т. е. то, что называется микроклиматом места, его гидро-геологией. Задача гигиениста заключается в том, чтобы изучить и дать санитарную оценку всех этих факторов, которые должны лечь в основу санитарного задания для планировщика.

Проблемой микроклимата советская наука за последние годы занималась много. Однако если взять обширные материалы этого рода, которыми обычно сопровождаются проекты планировки, то увидим, что они находят очень слабое отражение в самых проектах. Так, например при планировке Магнитогорска был представлен огромный исследовательский материал: топографический, почвенный, климатический, орографический, геологический, ботанический и т. д. Материал этот интересен сам по себе, но его чрезмерная громоздкость и отсутствие конкретных выводов санитарно-гигиенического порядка не позволили практически использовать его в планировочных работах.

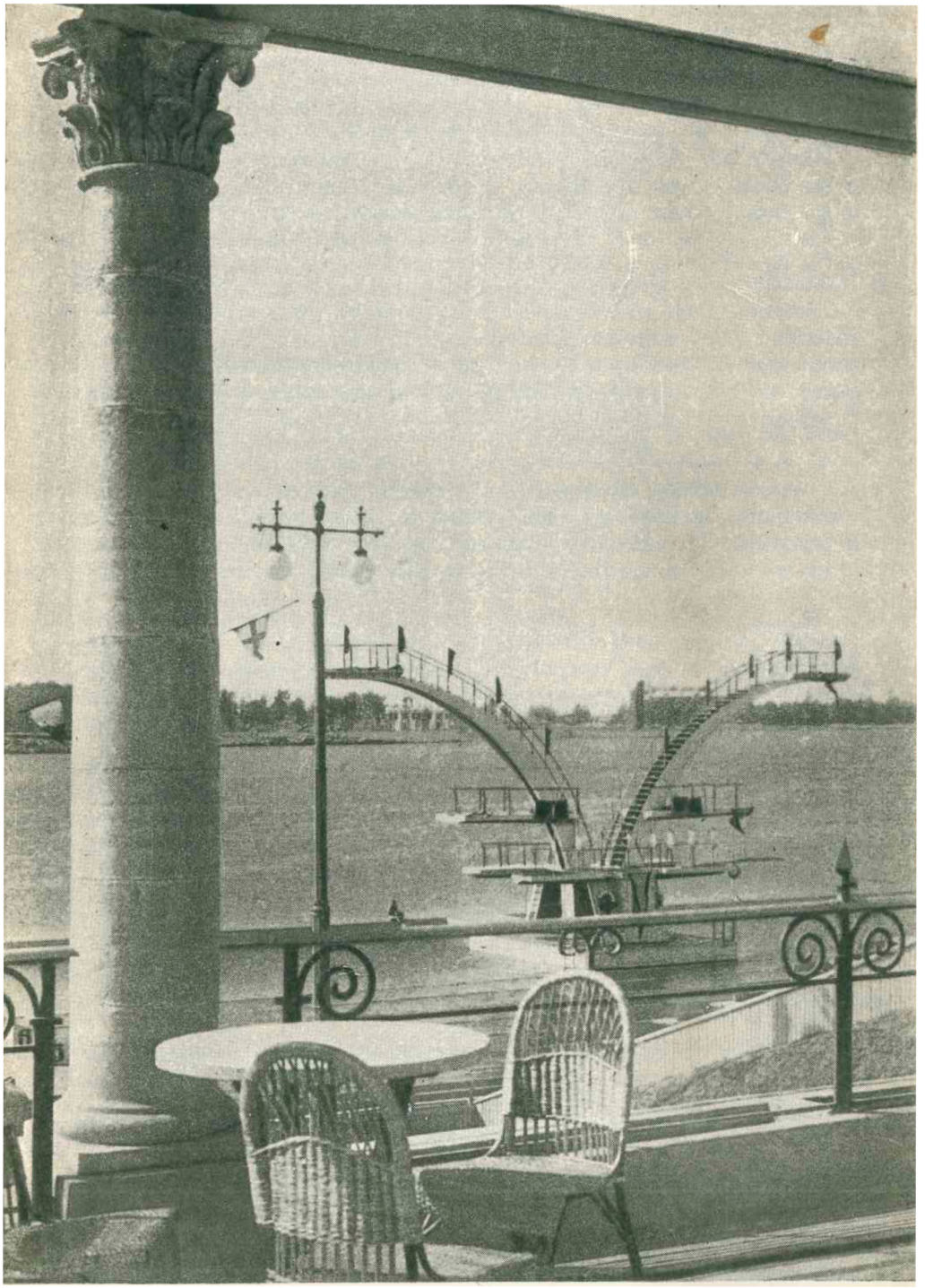

Рис. 11. Водный стадион «Динамо» на Химкинском водохранилище в Москве. Снимок со стороны солярия

Все эти материалы представляют практический интерес лишь тогда, когда они дают определенные выводы для планировки. В них есть, конечно, и чисто технические данные инженерного характера, необходимые для планировщика. Но громадная часть этих материалов нуждается именно в санитарной оценке, чтобы планировщику было ясно, как нужно использовать данные климатические факторы, какими планировочными приемами усилить или уменьшить их воздействие на здоровье человека, т. е. чтобы планировщику было дано конкретное санитарное задание.

Самый термин «микроклимат», который впервые стал употребляться в Советском Союзе, подчеркивает тот факт, что, изучая данные климатологические материалы, мы учитываем в этой области самые существенные, самые необходимые, самые важные моменты, ближе всего относящиеся к человеку, которые можно действительно использовать для здоровья населения, для санитарно-технического улучшения быта населенного места.

С точки зрения медицины и гигиены даже незначительные колебания температуры в несколько градусов, изменения ее, зависящие от ночного теплоизлучения и дневного нагревания почвы, колебания влажности в несколько процентов, колебания силы и движения ветра, иногда небольшие, но воздействующие регулярно и систематически, — все эти, как будто бы мелкие, климатические факторы имеют большое практическое значение. Есть основание предполагать, что значительное количество заболеваний и различных ненормальностей состояния человеческого организма зависит именно от этих постоянных мелких изменений внешней среды, и в значительно большей мере, чем от тех крупных метеорологических влияний, от которых человек заранее защищается. Профилактика большого масштаба легче осуществима, чем мелкая профилактика.

Изучение микроклимата является одной из важнейших гигиенических проблем. В этой области у нас уже имеются серьезные научные работы. Установлен ряд моментов в области природных факторов, в области микроклимата, которые имеют практическое санитарное значение при решении вопросов о выборе места территории и об ее приспособлении для населенного места.

Планируя использование рельефа, мы знаем, например, что южные склоны той или иной местности более подходящи, более удобны гигиенически для размещения на них жилья (солнечная инсоляция), чем высоты или низины. Мы знаем также, что на этих склонах менее сказываются ночные и дневные колебания температуры. В этом отношении юго-западные и юго-восточные склоны также имеют ряд преимуществ.

Мы можем указать целый ряд примеров того, как нужно в планировочных решениях использовать различные климатические и другие природные особенности местности, в частности зеленые насаждения и водные пространства, чтобы улучшить гигиенические условия жизни, чтобы, скажем, избежать или смягчить ряд вредных воздействий ветров и т. д.

Но, повторяем, все эти данные изучения природных условий ценны для планировщика лишь в том случае, если они сопровождаются определенными санитарными выводами, конкретной санитарной оценкой местности.

Расположение в городах ряда предприятий промышленного, торгового, складского характера вызывает часто загрязнение воздуха, почвы и ухудшает микроклимат вследствие выделения так называемых аэрозолей, вредно влияющих на здоровье человека (дымы, газы, пыль и т. д.).

Вредное влияние промышленных и бытовых загрязнений воздуха сейчас широко изучается в ряде наших научных учреждений. Мы уже имеем в этой области и теоретические и практические работы, которые позволяют разобраться в этих сложных вопросах. В ряде городов проводились лабораторные исследования загрязнения воздуха и имеются определенные материалы, которые пред-

ставляют значительный практический интерес для планировочных решений, в частности для размещения промышленных предприятий в городе.

Однако, рассматривая обычное содержание наших проектировочных материалов, мы видим большие экономические записки, трактующие о росте промышленности, о значении ее, о масштабе развития, о качестве будущей продукции и т. д., но необходимых планировщику материалов санитарно-гигиенического порядка — о характере и объеме промышленных выбросов, о их воздействии на здоровье людей, на здания, почву и т. д. — в этих материалах нет или, в лучшем случае, они даются в виде краткого чисто литературного обзора, без определенных выводов санитарного характера.

Наконец, как мы уже указывали, планировщик должен иметь ряд санитарных заданий в области самой застройки города, организации жилого квартала, размещения культурно-бытовых учреждений и т. д.

Нынешняя практика планировки и строительства городов дает ряд примеров того, как неправильное расположение в них промышленных предприятий и неумелое использование естественных природных условий ведет к весьма отрицательным последствиям санитарно-гигиенического порядка.

Например столица Казахстана Алма-Ата. При составлении проекта планировки города в центре столицы была оставлена так называемая биофабрика. Это громадное учреждение, находящееся в ведении Наркомзема, занимается изготовлением всевозможных биологических препаратов для ветеринарных целей (сыворотки, вакцины и т. д.). Процедура изготовления этих препаратов не безразлична для здоровья окружающего населения. Научные исследования показали опасность фабрики в отношении заражения сибирской язвой. Для всех должно быть ясно, что такое производство должно находиться вне черты города. Между тем, несмотря на неоднократные требования санитарной инспекции, органы Наркомзема, в ведении которых находится фабрика, долгое время всячески противодействовали выводу ее за пределы города. Неоднократно проводимые санитарные обследования доказали, что за несколько лет работы этой фабрики увеличились заболевания сибирской язвой людей, не только работающих на фабрике, но и многих других, в том числе детей, проживающих вблизи фабрики. Исследования бактериологического института выявили, что и окружающая фабрику почва заражена спорами сибирской язвы. Даже птицы (воробьи), попадающие в зону влияния фабрики, имеют на себе зародыши сибирской язвы. И все же распоряжением врага народа Чернова фабрика была оставлена на прежнем месте. Только тогда, когда дело дошло до СНК СССР, вопрос о выводе фабрики за пределы города был, наконец, решен положительно.

Другой пример — г. Могилев. На окраине этого города, рядом с жилыми домами, имеется большой костеобрабатывающий завод. Сюда свозятся сотни и тысячи тонн животных костей, которые загрязняют почву. Кроме того, технологический процесс обработки костей связан с выделением крайне неприятных по запаху и вредных газов. Все это, естественно, свидетельствует о необходимости изолировать завод от жилья. Но, несмотря на решение многочисленных инстанций, вплоть до СНК Белорусской республики, до сих пор фабрику за городскую черту не вывели.

Всем известны факты вредительской деятельности Пятакова и его приспешников на Урале, где жилые поселки рабочих умышленно располагались вблизи вредных цехов медеплавильных заводов (Красноуральск, Среднеуральск).

Неправильное размещение промышленных предприятий зачастую приводит к загрязнению не только почвы и воздуха, но и питьевой воды (Лисичанский и Рубежанский химкомбинаты).

Часты случаи использования берегов рек под строительство промышленных, складских и транспортных сооружений в ущерб жилым кварталам. Для жилого строительства недостаточно используются оба берега протекающих на территории города рек, что мешает выгодным в санитарном и архитектурном отношении планировочным решениям. Автозавод около Горького расположен, как известно, на левом низменном берегу Оки, очень неудобном для жилья. Но именно здесь строится и расширяется новый заводской город. Приходится тратить огромные средства на обвалование, чтобы защитить территорию от паводков и наводнений, проводить большие дренажные работы, прокапывать длинные каналы для того, чтобы отвести воды, и т. д. Между тем, прекрасный, лесистый, открытый к солнцу, другой берег, который самой природой предназначен для заселения, не используется.

В Ярославле, где все время возникают новые заводы выше города по течению Волги, приходится перманентно ставить вопрос о переносе заборных водопроводных установок, которые находятся все время под угрозой загрязнения. А кто был в Ярославле, тот мог наглядно убедиться, какое влияние оказывает на местность сажевый завод. Вблизи этого завода нельзя купаться в реке. В этом районе приходится применять особые меры предосторожности, чтобы избежать загрязнения кожи и одежды. Этот небольшой завод портит все, что находится вокруг него, но до сих пор вопрос о выводе его за черту города не решен.

ЦК ВКП(б) со всей остротой ставит вопрос о выводе ряда вредных в санитарном отношении предприятий за черту города. Однако многие хозяйственные органы упорно сопротивляются проведению этого мероприятия. В одном из пунктов постановления ЦК и СНК СССР о реконструкции Москвы точно указано, что Москва должна быть освобождена от предприятий, которые вредны в санитарном отношении. Практически же это в жизнь претворяется пока очень медленно. Многие города при осуществлении своих проектов планировки и реконструкции не могут избавиться от такого рода предприятий. Очевидно, необходимы по этом вопросу соответствующие законодательные акты.

Но мы имеем еще целый ряд других неправильных приемов в области планировки и застройки, которые влекут за собой ухудшение санитарных условий для населения.

В ряде городов теплоэлектроцентрали строятся в полосе жилых поселков, что совершенно недопустимо с санитарно-гигиенической точки зрения. К сожалению, борьба с вредностью этих предприятий пока ведется крайне слабо. Совершенно конкретные указания правительства о проведении соответствующих санитарно-технических мероприятий для уничтожения задымления окружающего воздуха (дымо- и золоуловители и т. д.) до сих пор не выполняются. Такое же положение мы имеем и в Ленинграде.

Вредными в санитарном отношении моментами являются также несоблюдение необходимых разрывов между жильем и предприятиями, строительство в защитной зоне так называемых аварийных поселков и т. д.

Планировочные организации и особенно хозяйственные органы не уделяют должного внимания внутренней планировке промплощадок, распределению вредных цехов и точек выброса производственных отходов, дыма и т. д. Наши планировщики часто забывают, что при размещении промышленных предприятий нужно учитывать не только технологические процессы, но и интересы населения, живущего в окружающей местности.

Мы недооцениваем также значения зеленого строительства как важнейшего фактора в охране здоровья трудящихся. Можно привести много примеров, когда под зеленые насаждения отводятся совершенно непригодные для этой цели участки (болота, овраги и т. д.). Зачастую при реконструкции городов

уничтожается существующая зелень даже в тех случаях, когда в этом нет необходимости.

При планировке городов совершенно недостаточно учитывается значение для гигиены города открытых пространств и водных бассейнов. Нельзя забывать, что зеленые насаждения играют большую роль в микроклимате города. Равномерность климата и его санитарное значение в большой степени зависят от наличия в городе водных пространств больших размеров и размещения зеленых насаждений. Даже та зелень, расположенная по улицам в виде бульваров и т. д., которая кажется чисто декоративной, имеет определенное санитарное значение. На характере микроклимата сказываются не только естественные внешние факторы, но и элементы технического оборудования города: наличие каменных зданий, высоких домов, больших асфальтированных пространств, состояние уличных покрытий и их очистка и т. д. В противовес ряду вредных влияний (повышенный нагрев почвы, запыление) можно и должно противопоставить благоприятные санитарные моменты, смягчающие влияние этих вредностей (уличные посадки, фонтаны, водоемы и т. д.).

В заключение следует также остановиться на санитарных требованиях, связанных с самой застройкой города и его бытовым укладом.

При реконструкции многих городов наблюдается тенденция к созданию новых жилых районов, новых поселков и игнорирование рядом находящихся старых частей города. Старые кварталы остаются неблагоустроенными, загрязненными, реконструкция их отодвигается на последнюю очередь. Между тем, в интересах здоровья населения именно эти кварталы нуждаются в оздоровлении и реконструкции в первую очередь.

Выявленные факты вредительства в области планировки и застройки городов говорят о недостаточно внимательном, а подчас и совершенно пассивном отношении со стороны органов санитарного надзора к нарушениям санитарных требований.

Какие же выводы можно сделать из всего сказанного?

Прежде всего, вопросы санитарного использования природных факторов и микроклимата должны найти достаточное отражение в проектах планировки городов. Санитарные обследования территории населенных мест (санитарные характеристики) с соответствующими выводами должны составлять обязательный документ проекта планировки, по которому можно было бы судить о том, как скажется выполнение проекта в натуре на здоровьи населения. Обязательность таких документов должна быть предусмотрена соответствующим законодательным актом.

В отношении искусственных факторов организации населенных мест большое внимание должно быть уделено размещению промышленности и жилых кварталов, вопросам о так называемых санитарных разрывах и защитных зонах. Правила Наркомздрава и ВСКХ, изданные в 1930 г., в основном механически решают эти сложные вопросы. Правда, они отчасти были дополнены некоторыми позднейшими распоряжениями, но до сих пор здесь нет ясности.

Мы знаем также, что защитные зоны и разрывы отнюдь не являются панацеей в борьбе с промышленными вредностями. Наряду с этими планировочными мероприятиями необходимо добиваться применения активных методов борьбы с дымом, газами, пылью. Пора по-деловому, практически поставить вопросы герметизации производства, рационализации топки (особенно на мелких предприятиях), рекуперации и правильного использования отходов для нужд того же производства и, наконец, широкого внедрения и правильного применения той аппаратуры, которая имеется в технике для сжигания выбросов, улавливания газов и дыма. Таковы, например, электрофильтры, циклоны, различные мокрые способы (водяные завесы) и т. д. Практически все эти мероприятия

используются пока очень мало. Поэтому санитарные органы вынуждены прибегать в деле защиты населения от вредных последствий загрязнения воздуха промышленными выбросами почти исключительно к защитным зонам и разрывам, причем в этом отношении они иногда предъявляют необоснованные и чрезмерно завышенные требования.

Проект новых правил о санитарных разрывах, представленный сейчас на рассмотрение Комитета по делам строительства при СНК СССР, дает возможность более гибко решать эти вопросы, с учетом конкретной ситуации, в частности с учетом климатического пояса, рельефа местности, направления ветров, а также технологического процесса того или иного производства и степени вооруженности его механическими приспособлениями для борьбы с загрязнением воздуха (дымо- и газоуловители и т. д.).

Все это позволит в значительной степени смягчить иногда чересчур строгие и чрезмерные требования санитарных органов, а также использовать в ряде случаев защитные зоны для отдельных нежилых построек (бани, склады и др.). Точное использование этих новых правил поможет также планировщику давать более целесообразные и более экономичные решения.

В дальнейшем эти правила должны периодически пересматриваться в зависимости от усовершенствования технологических процессов производства и степени применения различных технических методов борьбы с промышленными вредностями.

Перед научными, санитарными и техническими органами стоят громадные задачи по изучению проблем нейтрализации вредного действия отходов производств, дыма, газа, пыли, разработка соответствующей аппаратуры и т. д. Кроме того, санитарные органы должны решить такие важные вопросы, как степень допустимой концентрации вредных выбросов в воздух, зависящей в значительной степени от метеорологических условий, степень допустимого загрязнения водоемов сточными водами и т. д. Все это имеет большое практическое значение при разработке проектов планировки.

При первоочередной застройке жилого квартала должны быть также учтены санитарные и демографические показатели состояния здоровья населения, которые нередко включаются в докладные записки, но почти не находят отражения в проектах строительства. Это прежде всего данные о смертности, в частности детской, и о массовых заболеваниях, связанных с планировочными условиями. На основе этих данных необходимо ставить вопрос о выделении неблагополучных в эпидемическом отношении и по смертности населения районов города и их оздоровлении.

Весьма актуален вопрос о структуре жилого квартала. Этой проблемой последние годы занимался ряд гигиенических институтов, созывались специальные конференции по вопросам гигиены жилого квартала. В результате найден ряд новых решений вопросов инсоляции квартала, проветривания, размещения социально-бытовых и культурных учреждений и т. д. В частности, доказана возможность в отдельных случаях (при определенных размерах кварталов, при реконструкции старых кварталов) размещения детских учреждений в габаритах жилых зданий. Это помогает разрешить ряд трудных вопросов при застройке жилого квартала. Отсюда необходимость пересмотра санитарных норм внутриквартальной застройки.

Надо также признать правильным укрупнение жилого квартала, позволяющее полнее осуществить необходимые санитарные требования. К решению этого вопроса нужно подходить дифференцированно, в соответствии с размерами города и рядом других факторов.

Для того чтобы в проектах планировки населенных мест вопросы санитарии и гигиены нашли полное отражение, необходимо, чтобы архитекторы

и гигиенисты с самого начала проектирования работали в тесном контакте.

Дружная совместная работа архитекторов-планировщиков с представителями санитарно-гигиенической науки будет способствовать успешному разрешению практических задач, которые партия и правительство ставят перед нами в области планировки и застройки городов.

ВОПРОСЫ ИНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОГО УСТРОЙСТВА ПРИ ПЛАНИРОВКЕ ГОРОДОВ

Содоклад проф. А. Е. СТРАМЕНТОВА

Плановое строительство новых и реконструкция старых городов СССР, происходящие быстрыми, невиданными в истории темпами, направлены к тому, чтобы в максимальной степени улучшить условия жизни населения нашей необъятной страны.

В этом процессе градостроительства огромную роль играет инженерно-транспортное оборудование городов: устройство новых улиц, усовершенствованных дорожных одежд, строительство мостов и набережных, расширение трамвайных путей, внедрение в городской транспорт троллейбусов и такси, развитие сетей водопровода, канализации и т. д. Все эти мероприятия должны быть тщательно предусмотрены при составлении проектов планировки и реконструкции населенных мест. От качества такого комплексного решения планировки городов Советского Союза в значительной мере зависит осуществление сталинского лозунга максимальной заботы о человеке. Это обстоятельство налагает на нас, планировщиков-архитекторов и планировщиков-инженеров, исключительно большую ответственность.

Старые города дореволюционной России имели весьма примитивное инженерно-транспортное оборудование. Сейчас буквально каждый день на наших глазах растут, модернизируются, совершенствуются инженерно-транспортные устройства наших городов.

Если до революции в Москве велись праздные разговоры о том, нужно ли метро, чтобы возить товары в Китай-город, где были чрезвычайно узкие и неудобные подъезды, то сейчас московское метро стало объективной реальностью. По отзывам всей иностранной прессы, в том числе и далеко неблагожелательно настроенной к Советскому Союзу, московский метрополитен им. Л. М. Кагановича является лучшим метро в мире. На очереди стоит задача строительства в недалеком будущем метрополитенов в других крупнейших городах СССР.

Если раньше наши улицы имели мостовую «варварскую», из булыги, усовершенствованным типом одежды были покрыты лишь центральные улицы немногих городов, строительство мостов и набережных осуществлялось чрезвычайно маленькими масштабами и техника этого строительства находилась в первобытном состоянии, то сейчас в одной только Москве строится за год около миллиона квадратных метров новых асфальтовых одежд, в течение двух лет построено 11 новых мостов, каждый из которых имеет до 40 м ширины. Но, быть может, Москва, как столица, не показательна? Тов. Л. М. Каганович на одном из пленумов ЦК партии сказал, что Москва должна быть и будет лабораторией опыта городского хозяйства для всех городов Советского Союза. Действительно, сейчас нет такого города в СССР, где бы широко не развивался внутригородской транспорт и благоустройство улиц.

Проект архитектурной планировки, лишенный инженерно-транспортного содержания, это не проект, это — голая схема, абстракция, которая никому не

нужна. Не имея инженерно-транспортной базы, современный город не может рассматриваться, как полноценный организм, в котором, скажем, улицы являются своеобразными кровеносными сосудами, питающими весь этот организм.

К сожалению, приходится констатировать, что в нашей практике составления проектов планировки зачастую архитектурный рисунок совершенно заслоняет собой прочие факторы, определяющие населенные пункты как единый организм, состоящий из комплекса архитектурных и инженерно-транспортных элементов.

В связи с этим необходимо подчеркнуть огромное значение органической связи в работе архитектора и инженера. Нечего греха таить, архитектор-планировщик зачастую пренебрегает инженерной частью проекта планировки города. Мы имеем немало примеров, когда к архитектурной планировке механически приспосабливают транспортную схему, водопровод, канализацию, энергетическую базу и т. д. Наш пленум должен по этому актуальному вопросу сказать свое веское слово. Необходимо добиться установления четких взаимоотношений между архитектором-планировщиком и инженером-планировщиком. Единство может быть достигнуто только при органической согласованности работы архитектора и инженера. Только в результате такого творческого контакта можно добиться гармонии архитектурных и инженерно-транспортных элементов проекта планировки и реконструкции города.

Необходимо отметить, что вредители всяких мастей, засевшие в органах, ведающих градостроительством, направляли свои предательские удары главным образом по инженерно-транспортным устройствам города, как наиболее чувствительным элементам городского хозяйства, которые в максимальной степени затрагивают интересы и нужды населения.

В Москве, например, вредителями была искусственно создана диспропорция между водопроводом и канализацией. После окончания строительства канала Москва — Волга в Москве воды больше, чем в каком-либо другом городе мира, а канализация с этим количеством воды не справляется, не может ее пропустить. Сейчас на расширение канализации Москвы в один год затрачивается около 100 млн. руб.

Мы знаем много примеров, когда при реконструкции основных магистралей работы умышленно организовывались так, что эти магистрали на длительный период выключались для движения транспорта, для движения пешеходов, т. е. опять-таки вредительски нарушались интересы населения.

Зачастую даже в хорошие проекты, утвержденные соответствующими организациями, вредители вносили многочисленные изменения с тем, чтобы наиболее болезненно задеть интересы населения.

Наконец, мы знаем об особом виде вредительства, который заключался в перманентном строительстве, когда оно распылялось по многочисленным объектам, начиналось одновременно во множестве разбросанных точек, а затем искусственно затягивалось на несколько лет.

Все это должно быть учтено в нашей дальнейшей работе по планировке и реконструкции городов. Лозунг о максимальном повышении бдительности, выдвинутый партией, выдвинутый товарищем Сталиным, должен нами повседневно проводиться в жизнь в нашей практической работе по инженерно-транспортному оборудованию и благоустройству городов.

Крупным недочетом нашей практики является несогласованность архитектурно-планировочных решений с мероприятиями по инженерно-техническому оборудованию города. Мы знаем немало случаев сооружения жилья без канализации и водопровода, без дорог. Опыт первоочередного строительства показал нереальность многих планировочных предположений: осуществление облегченного строительства вместо капитального, строительства на заболоченных

Рис. 12. Московский метрополитен. Подземный вестибюль станции «Маяковская»

участках и т. д. Нередко уже в процессе осуществления проекта оказывается, что постройка двух-трех кварталов требует таких больших вложений средств на инженерные сооружения, энергетику, транспорт и т. п., что стоимость строительства зданий является ничтожной по сравнению с этими вложениями. Так, например для строительства нескольких домов в Саратове было запроектировано инженерное оборудование, которого хватило бы на шесть кварталов. В Магнитогорске для первых нескольких кварталов были запроектированы сечения водопроводов и коллекторов, нужные для обслуживания целого города с 200 000 населения.

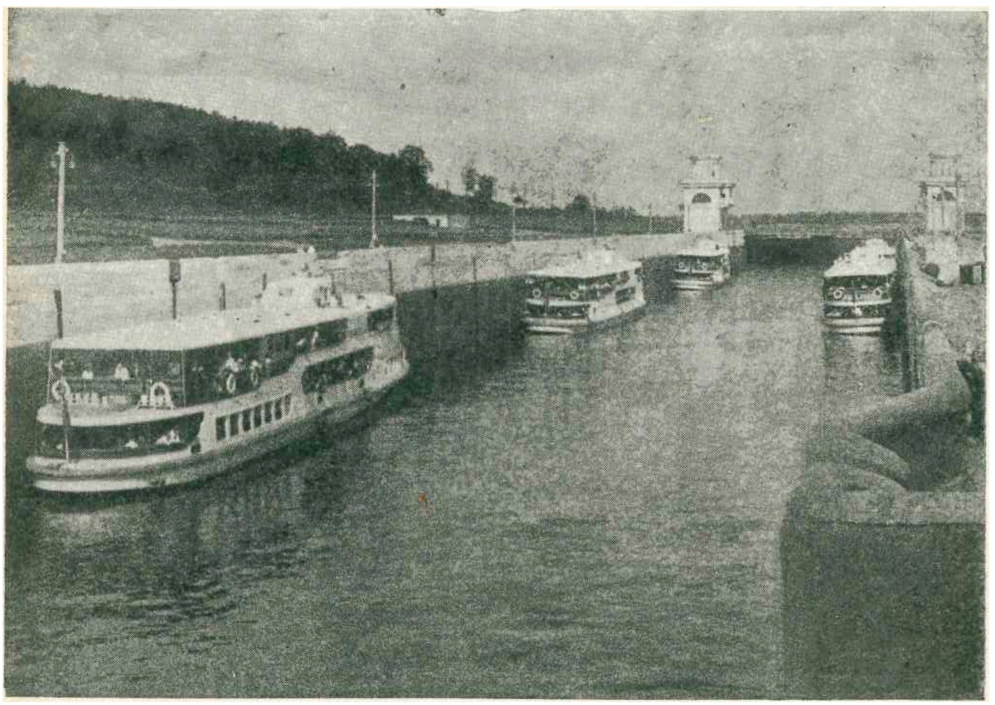

Рис. 13. Канал Москва-Волга. Шлюзование катеров в пятом шлюзе

Вот почему взаимосвязь проекта планировки города и его инженерно-технического оборудования должна быть органичной и по существу решения самой схемы города и по срокам осуществления.

Особую сложность представляют всегда работы первой очереди. Осуществление этих работ, как мы уже указывали, иногда требует значительных затрат на транспорт, водопровод и канализацию уже при застройке первых двух-трех кварталов. Эта кажущаяся диспропорция в ряде случаев приводит к изменению первоначальных проектов планировки, которые, выйдя из стен проектных организаций, становятся сразу нереальными. И это понятно, ибо нерентабельно для нужд 10 000—20 000 населения строить водопроводы, рассчитанные по сечению на 200 000 городского населения.

Поэтому, наряду с генеральным проектом, рассчитанным на сравнительно большой срок осуществления, необходимо иметь проект работ по строительству и реконструкции города в ближайшие пять лет, дающий конкретные и экономичные решения всего комплекса инженерного оборудования. Проект строитель-

ства первой очереди должен фиксировать основные точки, основные этапы развития города, не задаваясь перспективными вариантами реконструкции на далекое будущее.

Следует также подчеркнуть, что распыленность строительства в старых городах сильно удорожает вложения на инженерные устройства.

Как правило, в детальном проекте не решаются вопросы вертикальной планировки для первой очереди строительства города и не учитываются сущесвующие подземные сооружения. В результате этого в дальнейшем часто приходится либо заменять части выстроенных зданий, либо оставлять оголенными их фундаменты. Габариты улиц и расчеты их поперечных профилей должны решаться в реконструируемых частях города одновременно. Практика показала, что даже при малоценной существующей застройке увеличение габаритов уличной сети должно осуществляться постепенно. Поэтому чрезвычайно важно продумать и решить очередность самой организации поперечного профиля. Необходимо, в частности, решить, можно ли сразу до расширения улицы организовать на ней рельсовый транспорт и как разместить в профиле улицы зеленые насаждения, чтобы избежать ненужных капитальных вложений.

Пора, наконец, перейти к практике устройства сначала дорог и элементов подземных сооружений и зелени, а потом уже к осуществлению застройки. Эти первоочередные мероприятия должны полностью вытекать из проектов планировки. На ближайшие годы профиль улицы может быть один, с небольшой шириной проезжей части, большими газонами и т. п., а на расчетный срок — другой. Это позволит сочетать как требования постепенности и целесообразности капиталовложений, так и архитектурные требования организации уличной сети. Указание на генплане очередности осуществления должно быть обязательным элементом проекта.

Большим недочетом нашей планировочной практики является недооценка значения вертикальной планировки города. Это мешает правильной организации территории и значительно удорожает строительство.

В капиталистических странах, где существует частная собственность на землю, вертикальная планировка может осуществляться в самых незначительных масштабах. У нас, в Советском Союзе, имеются все необходимые условия для решения задачи вертикальной планировки в масштабе всего города.

Вертикальная планировка, призванная к тому, чтобы организовать рельеф, является неотъемлемой частью проекта. Накладывать контур города, не считаясь с рельефом местности,— это равносильно проектированию города в воздушном пространстве.

В большинстве проектов планировки остаются нерешенными основные инженерные вопросы: спуски к крутым оврагам, набережным, переходы через тальвеги, подходы к мостам и т. д.

Некоторые архитекторы-планировщики обращаются с рельефом местности с необычайной легкостью. Если в городе овраг, они это место на плане закрашивают зеленым и говорят, что, дескать, тут будут зеленые насаждения. Если им повстречается гора, они ее деликатно обходят, рекомендуя сделать на горе нечто вроде беседки, подвести к ней лестницу и т. д.

Ярким примером игнорирования вертикальной планировки является центральная площадь им. Дзержинского в Харькове, где здания заложены на разных вертикальных отметках — один дом выше, другие ниже. Проектировщики Сталиногорска также ухитрились устроить улицу, дома которой расположены на разных вертикальных отметках. А в Грозном две проезжие части одной улицы построены на разных отметках.

Мы имеем и положительные примеры решения вертикальной планировки, как, например, решение набережной в проекте по Р остову-на-Дону.

Известны и другие примеры, когда архитектор, понимая важность вертикальной планировки, решает чрезвычайно остроумно вопросы рельефа, намечает мероприятия по мелиорации территории, использованию внутриквартальных участков для излишков грунта и т. д.

Вертикальную планировку необходимо органически связать со всем процессом архитектурной планировки.

Составление проектов горизонтальной и вертикальной планировки должно итти параллельно и неотрывно друг от друга.

В ряде случаев проект вертикальной планировки должен делаться в первую очередь (например при высоком стоянии грунтовых вод, периодических затоплениях местности и т. д.). Только при этом условии можно выявить участки, пригодные под застройку, и наметить трассы улиц.

Вот, например, в районе Мурманска должен строиться рабочий город. Строительство здесь возможно лишь при условии, что вся территория будет подсыпана землей в среднем на 1,5—3 м. Архитектор-планировщик подошел к этому решению своеобразно, предлагал обвалование, не задумываясь над тем, что делать с поверхностной водой.

Или вот огромное строительство в Сочи, где имеются почти сплошные оползни. В результате недооценки вопросов инженерной подготовки территории, инженерного оборудования, задач вертикальной планировки многочисленные здания санаториев и домов отдыха находятся под угрозой осадки.

Все эти примеры говорят об огромной роли вертикальной планировки, как элемента, корректирующего архитектурную планировку и являющегося базой для составления архитектурного проекта.

Как же нужно строить вертикальную планировку?

Специальная комиссия при правлении союза советских архитекторов посвятила этому вопросу много времени. В результате мы пришли к убеждению, и практика Москвы это подтверждает, что при разработке генплана работу по вертикальной планировке нужно начинать в масштабе 1 : 5000. Это позволит установить основной баланс земли и основные направления поверхностного стока, т. е. определить примерные уклоны улиц. Для того чтобы увязать высотные положения улиц и площадей с красными отметками по границам застройки, нужен детальный проект в масштабе 1 : 2000.

Общая высотная увязка сетки улиц и кварталов является критерием целесообразности выполненной архитектурной планировки. Следует, однако, различать объемы проектных работ и методы вертикальной планировки для крупных и средних городов, а также для промышленных центров. В ряде случаев можно прибегать к устройству жилых улиц с большими продольными уклонами (до 12%). Штамп или готовый рецепт для вертикальной планировки невозможен.

Качество вертикальной планировки в основном зависит от качества исходных материалов. Лучшим материалом для эскиза следует признать топографический план с горизонталями через 1 м, в масштабе 1 : 2000, с обязательным указанием гидрологических характеристик местности. Для отдельных реконструируемых городских районов, где имеется ценная опорная застройка и сложный рельеф, необходим исходный материал в масштабе 1 : 500.

Метод красных горизонталей должен получить общее признание для решения вертикальной планировки улиц и площадей. Красные горизонтали должны всегда применяться в проектах планировок со сложным рельефом.

Наибольшее применение красные горизонтали должны получить в детальных проектах планировок (1 : 2000) по улицам и площадям, подходам к мостам, а также при планировке кварталов с нанесенными габаритами отдельных зданий.

Необходимо добиться, чтобы при получении архитектурно-планировочных заданий и красных линий обязательно выдавались бы и красные вертикальные отметки, за нарушение которых проектировщики и строители должны нести строжайшую ответственность.

В процессе составления проекта вертикальной планировки для старого города необходимо предусматривать интересы транспорта и уменьшать продольные уклоны улиц. В этом отношении в Москве имеется классический пример, который должен войти в историю советского градостроительства, — это реконструкция ул. Горького. Здесь магистраль шириной в 17—18 м расширяется до 50—60 м, с одновременным смягчением продольного уклона, т. е. с проведением больших работ по вертикальной планировке.

При составлении проекта пользовались масштабом 1 : 500. Удалось добиться такого положения, что работы по реконструкции не приостанавливают движения на улице. На участке между Охотным рядом и Советской площадью позади нынешних домов строится по проекту арх. Мордвинова ряд новых домов на протяжении 600 пог. м. Одновременно со строительством новых домов устраивается новая часть улицы, и только после этого старую улицу временно закроют для движения и переделают также на новый лад. Таким образом, для транспорта и пешеходного движения не встречается никаких неудобств. Улица, несмотря на огромное строительство на ней, продолжает жить вполне нормальной жизнью.

Для сопоставления с реконструкцией ул. Горького следует упомянуть, в качестве отрицательного примера, работы, которые ведутся в Ленинграде на Проспекте 25-го Октября. Здесь разрыли одновременно и проезжую часть улицы и тротуары, так что нельзя ни пройти, ни проехать.

Та организация работ, которая применяется в Москве на ул. Горького, позволяет также полностью смягчить ее продольные уклоны, что значительно облегчит движение городского транспорта. Эта задача чисто планировочная, которая решается в процессе архитектурной планировки.

Во многих случаях планировщики не уделяют должного внимания строительству подземных сооружений, что приводит к перманентным разрывам улиц, нарушениям правильного движения и т. д. Зачастую сначала укладываются кабели, проводятся водопровод, канализация, водостоки, а когда после этого начинается планировка и застройка улиц, то приходится уже готовые подземные сооружения или углублять или перекладывать заново.

Необходимо добиться такого положения, чтобы ни одно подземное сооружение в городе не могло быть уложено без предварительного проведения необходимых работ по вертикальной планировке.

Следует всегда помнить, что вертикальная планировка определяет будущее положение всего рельефа города. Поэтому только планировщик, составляющий проект архитектурной планировки, способен организовать профиль городских улиц, сочетав вопросы рельефа города и инженерно-транспортные с вопросами архитектуры. Только при этом условии можно построить город, действительно достойный того, чтобы называться социалистическим городом.

Наиболее спорным в нашей практике является вопрос о сетке городских улиц.

Механическое наложение на рельеф сети улиц и кварталов зачастую приводит к невозможности правильного использования запроектированных улиц, к возникновению огромных неосвоенных и неблагоустроенных пространств. В поселке Горьковского автозавода им. Молотова улицу, имевшую ширину в 150 м, удалось без ущерба застроить по обеим сторонам домами, сузив ее до 40 м. Такие же примеры гигантомании мы имеем в проектах планировки Свердловска, Сталинска и многих других городов.

Наиболее сложную задачу представляет собой расчет размеров улиц на достаточно длительный период. Эта задача может быть облегчена путем проведения примерной классификации улиц, т. е. заранее предвиденного характера использования отдельных улиц в системе города.

Существующие нормы и стандарты улиц, выпущенные в свое время Наркомхозом и Институтом по стандартизации, явно устарели. Мы перед пленумом обсуждали этот вопрос и решили возможным рекомендовать примерную классификацию современных городских улиц по следующему принципу.

Основные городские магистрали для всех городов, за исключением наиболее крупных, Москвы, Ленинграда, Киева, следует планировать в пределах 35—45 м. Такая ширина достаточна при наличии всех видов городского транспорта.

Для промежуточных улиц между кварталами, не имеющими общественного городского транспорта, ширина должна быть установлена в пределах 20—25 м.

Рост городского движения вызывает необходимость повышения скорости внутригородского сообщения. Это заставляет нас уже сейчас выделить особые транспортные улицы, выходящие в ряде случаев на загородную скоростную автомагистраль. Такие улицы должны быть шириной до 40 м, чтобы иметь возможность развивать на них большую скорость.

Мы привыкли проектировать улицы по установленному стандарту: проезжая часть, тротуар, зелень, изредка предусматривается велосипедная дорожка. Но мы не думаем о том, как организовать пешеходное сообщение между отдельными кварталами, районами, улицами, центрами, т. е. создать улицы только для пешеходного движения, шириной примерно в 10—12 м. Если кое-где в реконструкции курортов еще имеются робкие попытки в этой области, то в планировке городов это мероприятие совершенно не предусматривается.

Мне кажется, что неплохо было бы в проекты планировки городов ввести сетку улиц, проходов, хорошо освещенных, озелененных и оформленных архитектурно, но используемых только для нужд пешеходов и наших демонстраций.

В старых городах мы пока миримся с тем, что когда идет демонстрация, приостанавливается движение транспорта. Но в новых и реконструируемых городах этого не должно быть. Архитекторы-планировщики должны подумать о том, как пройдет демонстрация, чтобы основные магистрали были бы предоставлены для нужд движения, чтобы жизнь города, пульсация всей его кровеносной системы не была бы нарушена ни на час, ни на минуту.

Это — задача, которая заслуживает того, чтобы серьезно поработать над ее решением.

Улицы, выходящие на подъезды местного пригородного сообщения, должны обеспечивать возможность пропуска транзита отдельно от местного движения. В связи с колоссальным развитием грузового автотранспорта должен быть поставлен в порядок дня вопрос о проектировании специальных магистралей, используемых главным образом для движения грузового автотранспорта. Ширина таких грузовых улиц должна быть в пределах 30—40 м, с обеспечением пешеходного движения и с трассировкой этих магистралей от мест погрузок и выгрузок до складов. Трассы этих улиц должны решаться в проектах планировок заблаговременно.

Поперечный профиль каждой улицы, помимо размеров отдельных элементов ее, должен, как правило, сопровождаться для каждой стадии застройки схемой подземных сооружений, как существующих, так и проектных, а также схемой освещения и схемой распределения транспорта. По набережным улицы должны быть запроектированы с учетом устройства и проведения берегоукрепительных работ.

На улицах, выходящих на автомобильные магистрали, необходимо предусматривать устройство специальных автомобильных станций (автовокзалов) с гаражами, стоянками, гостиницами и заправочной станцией (автодворы).

Наша автопромышленность растет буквально с каждым днем. Раньше мы имели машины типа «Форд», скорость которых достигала 70—75 км в час. Затем наша промышленность дала нам лимузины М-1 несколько большей скорости — в пределах до 100 км. Теперь мы имеем ЗИС-101, которые дают скорость до 120—140 км в час.

Рост скоростей, рост мощности моторов ставит перед нами новые задачи в области планировки автомагистралей. Между тем, часто мы проектируем улицы так, что заранее обрекаем движение автомобильного транспорта в пределах 30—25 км в час, не используя полностью мощности мотора. Необходимо предусматривать в проектах планировки крупных городов особые экспрессные улицы, на которых скорость автотранспорта могла бы достигать 80—100 км в час, не задаваясь пока более высокими пределами.

Это обстоятельство предъявляет известные требования к архитектору-планировщику. К сожалению, некоторые специалисты убеждены в том, что чем шире проезжая часть улицы, тем больше транспорта она в состоянии пропустить. Это ошибочная точка зрения. Подсчитано, что пропускная способность трехметровой улицы — 1500 машин в час при непрерывном движении. Таким образом, имея улицу даже в 9 м ширины проезжей части, мы имеем возможность пропустить 4500 машин в час. Елисейские поля в Париже, которые пропускают в сутки, главным образом с 7 часов утра до 12 часов ночи, 80 000 машин, имеют ширину проезжей части всего лишь в 24 и 35 м тротуара с аллеей.

Важно учесть, что пропускную способность улицы определяет в основном не ширина ее, а перекрестки. Подсчеты показали, что если на перекрестке применить светофор с циклом 90 сек., то пропускная способность улицы сразу снижается в два раза. Задача инженера и архитектора-планировщика заключается в том, чтобы количество перекрестков было сведено до возможно предельного минимума.

Пересечение улиц между собой (перекрестки) следует разрешать, как правило, с обеспеченной видимостью, размещая застройку так, чтобы видимость была предусмотрена не менее чем на 40 м от оси перекрестка. В тех случаях, когда происходит пересечение с экспресс-улицами, проект застройки должен предусматривать возможность устройства пересечения в разных уровнях под или над улицами без сноса застройки.

Уклоны пандусов при пересечении в разных уровнях не должны выходить за пределы 5%.

Габариты пандусов должны обеспечивать пропуск современного транспорта в пределах не ниже 5,5 м. Пропуск пешеходов в тоннелях не может быть допущен.

Во многих проектах планировки наблюдается неправильная тенденция к зауживанию тротуаров. В этом вопросе следует руководствоваться следующими примерными нормами: ширина тротуара для экспресс-улицы — 8 м (с зелеными насаждениями), на магистралях — 4—6 м (без зеленых насаждений), на жилых улицах — 3—4 м (с полосой зелени), для грузовых — 2—3 м (без зелени).

В отдельных случаях отступления могут быть сделаны в сторону сужения при незначительных пешеходных потоках и в сторону уширения при наличии на улицах крупных зданий (театров, универмагов, выставочных павильонов и т. д.). Тротуары по принципу аллей вдоль застройки должны получить более широкое распространение, чем это имеет место до сих пор.

Нельзя обойти молчанием те нелепые требования, которые предъявляют к планировке городов некоторые ведомства. Пожарное ведомство, например,

требует, чтобы внутриквартальные проезды, по которым проезжает в день не больше одной машины, имели ширину 9—12 м. Это, по мнению пожарников, необходимо на случай пожара.

Об абсурдности такого требования мы, инженеры-планировщики и архитекторы-планировщики, много говорим между собой, но никто официально, во весь голос не возражал против этих норм, не требовал их отмены. И по сей день этими горе-нормами руководствуются во всех проектах.

К сожалению, можно привести много таких необоснованных требований в отношении уличной сети. Пленум союза архитекторов должен со всей резкостью поставить вопрос о пересмотре норм проектирования улиц и об издании новых норм, отвечающих требованиям советского градостроительства.

Инженерно-транспортные устройства составляют техническую базу для архитектурно-планировочной композиции города. В единстве этих элементов— залог качественности и реальности планировки. Между тем, в нашей планировочной практике часты случаи, когда внутригородскую транспортную схему приходится искусственно приспособлять к готовой планировке.

Основная задача внутригородского транспорта — быстро, безопасно и при минимальных затратах сил и средств доставить человека в любой пункт города. Сеть улиц, определяющая организацию городского транспорта, должна полностью обеспечить правильное распределение транспортных потоков по территории города.

Существующие нормы и стандарты по городскому транспорту устарели и не отвечают последним достижениям в этой области. Если проанализировать перевозки по крупнейшим городам Европы и Америки (Москва, Париж, Лондон, Нью-Йорк), то видно, что эволюция городского транспорта по этим крупнейшим городам за последние 20 лет характеризуется: 1) стремлением заменить трамваи автобусами и троллейбусами, 2) стремлением к развитию внеуличного транспорта и 3) стремлением к развитию внутригородского таксомоторного сообщения.

Автобус — более гибкий вид транспорта, чем трамвай, но обладает меньшей вместимостью. Троллейбус по гибкости своей уступает автобусу, но в то же время отсутствие шума, возможность посадки и высадки пассажиров у тротуаров позволяет рекомендовать его при условии развитой и усовершенствованной сети городских дорог.

Ориентировка только на безрельсовый городской транспорт для массы советских городов неверна. Роль трамвая, как мощного средства передвижения, достаточно велика. Поэтому сеть путей городских железных дорог должна явиться составной частью проекта планировки не только для средних городов, но и городов крупных областей, краев и республик.

Нанесение на план города совмещенных трасс всех видов коммунального транспорта для всякого проекта планировки является обязательным. Такая схема всех трасс позволяет прокорректировать проект в смысле правильности намеченных маршрутов, особенно для мест массового скопления населения.

Метрополитен, как внеуличный транспорт, обеспечивает быстрое и удобное сообщение, но требует значительных капиталовложений при первоначальном устройстве.

Развитие его, очевидно, характерно только для исключительно крупных населенных пунктов, где требуется массовая перевозка пассажиров (Москва, Ленинград, Киев, Горький).

Модернизация средств передвижения потребует новых форм обслуживания, новых видов оборудования улиц. Возникает нужда в автобусных вокзалах, дворах, станциях и т. д. Сетка улиц современного города в смысле инженерно-транспортных устройств должна получить специфический акцент на учет меж-

дугородных сообщений. Поэтому архитектор должен серьезно подумать над тем, как пропустить через город внегородской транспорт, внегородскую сквозную автомагистраль.

Методология расчета городского транспорта пока отсутствует, в чем повинны в известной степени сами транспортники. Правда, делались кое-какие попытки создать методологию такого расчета, но они не увенчались успехом.

Общепринятый в настоящее время метод, имеющий наибольшее распространение, принимает в основу расчета суммарное количество населения в городе. По нему определяют вероятное количество людей, подлежащих обслуживанию городским транспортом, а также вид транспорта. Такой метод расчета ведет к тому, что, несмотря на разнообразие условий, различные решения коммунального транспорта, количество пассажиров, относимое к тому или иному виду транспорта, постоянно колеблется в пределах: для трамвая 80—85%, для остальных видов транспорта 15—20%, что едва ли верно.

Правда, на практике эти методы расчета в силу их условности не получили широкого распространения.

Проблема городского транспорта и учета транспортных потоков превратилась у нас в своеобразную хиромантию. Мне приходилось заниматься проблемой транспорта Большой Москвы, и я не преувеличу, если скажу, что по этому вопросу были исписаны груды бумаги. В наших планировочных организациях много пишут по вопросам транспорта, но, к сожалению, все это не находит своего практического применения.

Было бы, конечно, неправильно огульно утверждать, что все транспортные вопросы решаются у нас плохо. Наши проектные организации в Москве, Ленинграде, Харькове и некоторых других городах накопили огромные теоретические и практические материалы организации городского транспорта. Но этот материал находится сейчас в таком виде, что пользоваться им архитектор-планировщик не может.

Необходимо найти единый и общепринятый метод расчета транспортных средств. К этому делу должны быть привлечены архитекторы и транспортники, работающие в области планировки городов. После тщательного изучения всего ценного, что накоплено нашими проектными организациями, и критического освоения опыта некоторых капиталистических стран, нужно будет провести специальные совещания для установления методологии расчета и определения видов транспорта, рекомендуемых диференцированно для разных типов городов и даже поселков нашего необъятного Союза.

Размещение железнодорожных устройств города иногда имеет решающее значение для всей схемы его планировки. Поэтому необходимо параллельно с составлением проекта планировки и застройки города составлять проекты реконструкции и развития внутригородского железнодорожного узла.

Между тем, имеется много случаев полной несогласованности проектов планировки городов с проектами реконструкции железнодорожного транспорта. Так, в проекте планировки Блявы был предусмотрен перенос железнодорожных линий. Это вытекало из требований жилищного строительства. Но органы НКПС не перенесли дорогу, а потому намеченный план строительства первой очереди не мог быть осуществлен. Пришлось переделать проект поселка и выбрать новое место для строительства первой очереди. По этой же причине пришлось переделывать проект планировки Кемерова.

Строительство путепроводов на пересечениях городских проездов с железными дорогами сильно отстает от темпов реконструкции населенных мест. В Красноярске из-за отсутствия путепровода две части города совершенно оторваны друг от друга. Недостаточное количество путепроводов и их устарелость тормозят также развитие городского транспорта.

Необходимо, чтобы НКПС или тот наркомат, в чьем ведении находится железнодорожный путь, выделяли совместно с городскими организациями средства на сооружение путепроводов в нужных для города и железной дороги местах.

Нельзя считать нормальным и положение с полосами отчуждений, которые органы НКПС часто используют не по назначению, застраивая их жильем, временными строениями, совершенно не считаясь с планом развития города, с решениями улиц и кварталов. В результате такой несогласованности часто в центре города, где должно быть создано основное звено архитектурного ансамбля, мы имеем всякого рода железнодорожные будки, шлагбаумы и т. д.

Среди вопросов транспорта не последнее место занимает проблема глубокого ввода. Мы имеем немало случаев введения железной дороги в город. В Сталиногорске, например, это вызвано отрывом города от производства на 12 км.

Поскольку часто из-за вредностей промпредприятий неизбежны случаи таких разрывов и вопрос доставки рабочих к месту жилья становится острой проблемой, следует признать глубокий ввод актуальным мероприятием, заслуживающим большого внимания.

Необходимо добиться согласованности проектировочных решений по планировке и реконструкции городов с проектными предположениями НКПС.

Планировочные организации должны получить от НКПС хотя бы предварительную проектную разработку реконструкции железнодорожного узла в ближайшую пятилетку.

Это в равной мере относится и к транспортному управлению Наркомтяжпрома, проектирующему железнодорожные ветки промышленности без увязки с проектами планировки и застройки города.

Для правильной организации территории города необходима также согласованность проектных решений по водному и воздушному транспорту с планировкой города в целом.

В проектах планировки не уделяется должного внимания отдельным элементам и деталям оборудования улиц. Понятие об оформлении улиц часто ошибочно трактуется исключительно с точки зрения обработки фасада зданий. Необходимо расширить представление об оформлении улиц, включив в него все элементы оборудования улиц и площадей.

Особое внимание должно быть обращено на культуру обработки отдельных деталей: фонарей, газонов, мачт, въездов в квартал, киосков, будок и т. д. Ограничиваться в этом случае только эскизом нельзя, ибо улицы создают впечатление о городе в целом. В проектах планировки площадей, перекрестков, магистралей следует заранее размещать фонтаны и скульптуры, давая им архитектурное решение.

Архитектор должен сопроводить свои проекты деталями, которые помогли бы целесообразно и красиво оформить город. Например такая «мелочь», как уличный фонарь, имеет огромное значение в оформлении улиц. Между тем, у нас сплошь и рядом ставятся фонари, которые уродуют улицы и, кроме того, светят куда угодно, только не на тротуар и проезжую часть. Задача архитектора — предусмотреть такой фонарь, который правильно освещал бы улицу и украшал ее. К сожалению, это весьма скромное требование очень редко выполняется.

Большое значение приобретает заранее продуманная архитектурная обработка поверхности площадей с применением цветных цементов, разноцветных камней, асфальта различной окраски и т. п. Это важно не только с эстетической точки зрения, но и для правильной организации движения на площадях.

При составлении проектов реконструкции городов много спорят о том, как расширить улицу, тротуар, как построить площадь и т. д. При этом исписываются груды бумаги, делаются самые разнообразные умозаключения. Между тем,

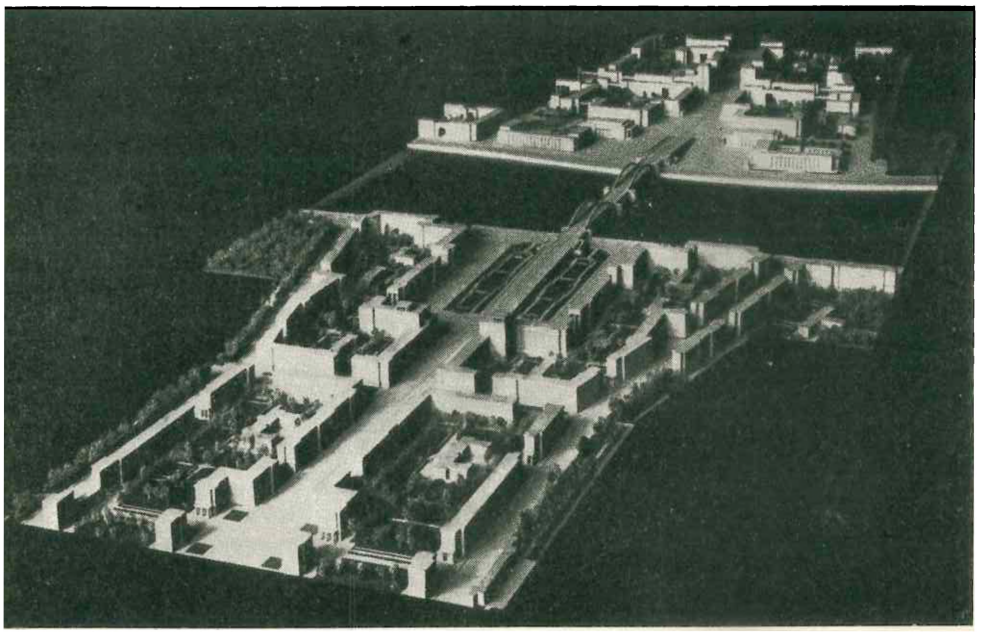

Рис. 14. Проект реконструкции Ленинграда. Снимок с макета жилого комплекса у Володарского моста

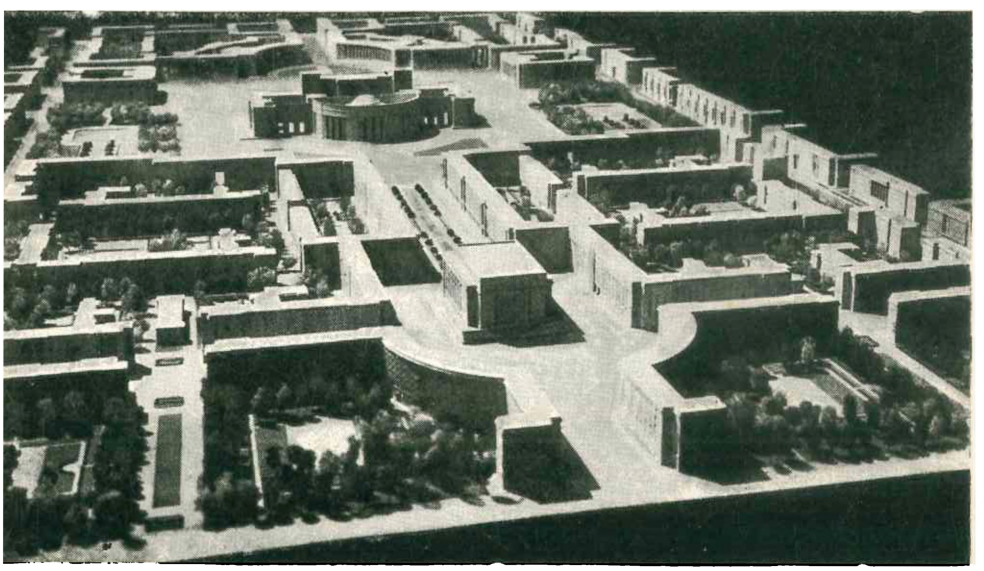

Рис. 15. Проект реконструкции Ленинграда. Снимок с макета нового центра

было бы гораздо целесообразнее договориться с киностудией и сделать короткометражный фильм подлежащих реконструкции улиц и площадей, который доказал бы то, что трудно доказать в докладе, и подтвердил бы целесообразное направление реконструкции. Такой документальный фильм нужен не только архитектору-планировщику, но и широчайшим массам населения нашей страны. Пройдут года, и мы забудем, что было вчера, какие грандиозные работы по реконструкции наших городов были проведены в первые сталинские пятилетки.

Фиксация старинных сооружений, подлежащих сносу, например Китай-города в Москве, может быть также достигнута оконтуриванием на площадях и мостовых цветными плитками тех мест, где находилось данное сооружение. Архитектор-планировщик и городской архитектор должны уделить этим вопросам большое внимание.

Одним из важнейших условий правильной организации территории города является согласованность проекта планировки с проектными решениями по всем видам транспорта. В проектах планировки улиц и площадей должны быть заранее намечены места остановок общественного транспорта, резервированы территории для автостоянок на магистралях, у отдельных общественных зданий, правительственных учреждений и т. д.

Могут быть рекомендованы и разборные площадки для посадки и высадки пассажиров. На время, когда необходимо использовать всю ширину улицы для нужд, скажем, демонстрации, эти площадки убираются в кварталы. По этому же принципу могут быть устроены для пешеходов островки безопасности.

Культура устройства улиц и площадей вовсе не должна ограничиваться только практикой сегодняшнего дня. Мы должны смотреть дальше вперед, и более значительно вперед, чем нам, может быть, это кажется сегодня.

В Чикаго, как недавно сообщалось в «Правде», почту стали развозить по городам на самолетах. На площади Гранд-Опера в Париже посадили автожир, и в этом ничего особенно трудного не оказалось. Нам надо уже сейчас при проектировании площадей и улиц в новых городах позаботиться, чтобы над ними проходило поменьше проводов, чтобы самолеты могли взлетать и садиться.

Специфика современного города и рост его транспортных устройств непрерывно выдвигают новые проблемы оборудования и благоустройства улиц.

Большой практический интерес имеет для планировщика проблема борьбы с вибрацией зданий от движений транспорта.

Живущие на основных магистралях хорошо чувствуют, что такое вибрация здания, когда при проходе транспорта хлопают двери, дребезжит посуда и т. д. Особенно болезненно это явление отражается на фабриках граммзаписи, в рентгенологических научно-исследовательских институтах и т. д.

Мы попробовали в Москве изучить это явление и ввести его в определенные инженерно-планировочные рамки. Оказалось, что вибрация здания растет по этажам: в первом этаже она меньше, во втором больше и т. д. Далее мы обнаружили, что все 8 домов, которые мы взяли в качестве объектов для изучения, вибрируют в разной степени, в зависимости от устройства улицы у дома и конструкции здания.

Все это мы установили с помощью различных точных приборов. И мне думается, то наш пленум должен сказать по этому вопросу свое веское слово. На первых порах необходимо, по крайней мере для улиц, где проектируется строительство школ, больниц, научно-исследовательских институтов и других подобных сооружений, предусматривать в проектных заданиях обязательные мероприятия по борьбе с вибрацией. Современный город настоятельно требует этого.

В заключение следует остановиться на вопросе о кадрах. Подготовка как архитекторов-планировщиков, так и инженеров-планировщиков и других спе-

циалистов по планировке городов и городскому хозяйству у нас поставлена неудовлетворительно. В архитектурных вузах при подготовке архитекторов-планировщиков не уделяется должного внимания инженерным дисциплинам. С другой стороны, ни один из втузов не имеет профиля инженера-планировщика. Обычно в наших планировочных организациях работают геодезисты, вертикальные планировщики, инженеры по водопроводу и канализации, энергетики, инженеры — специалисты по строительству загородных дорог, реже инженеры — отраслевики по городским путям сообщений, которых стали готовить лишь в последние годы. Эта пестрота мешает установлению правильных взаимоотношений между архитектором и инженером.

Необходимо поставить перед Комитетом по делам высшей школы вопрос о пересмотре учебных программ архитектурных вузов и коммунальных институтов для обеспечения выпуска квалифицированных специалистов планировочного дела. Таким образом мы создадим кадры архитекторов и инженеров, которые рука об руку будут работать над созданием прекрасных советских городов, достойных великой сталинской эпохи.

ОБЪЕМ И СОДЕРЖАНИЕ ПРОЕКТНО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ РАБОТ

Содоклад арх. Н. В. БАРАНОВА

Грандиозный размах строительства и реконструкции городов СССР ставит перед нами ряд актуальнейших задач в области проектирования, особенно в части проектно-планировочных работ.

Наиболее существенным недочетом нашей планировочной практики является разрыв между перспективным проектированием (генеральный проект планировки) и тем, которое непосредственно связано с конкретной текущей застройкой. Наряду с чрезмерным увлечением перспективным проектированием, рассчитанным на регулирование планировочных и строительных работ в течение длительного периода, зачастую игнорировались интересы текущего строительства.

Почему это происходило?

Это происходило потому, что генеральный проект планировки многими планировщиками неправильно рассматривался как некий всеобъемлющий документ, который якобы должен давать универсальные ответы на все вопросы как текущей реконструкции и застройки города, так и перспективы развития его, через 20—25 лет.

На практике это приводит к чрезвычайной громоздкости и, главное, нереальности проектно-планировочных работ. Часто зря затрачивается много энергии и средств на разработку многочисленных прогнозов, не имеющих практического значения. В то же время проектный материал не дает четкого ответа на злободневнейшие вопросы текущей планировки и строительства.

До сих пор многими не усвоено, что генеральный план города является директивным документом, который должен быть устойчивым и гибким. В его состав не должны входить второстепенные элементы и детали, в которые жизнь неизбежно и быстро вносит существенные изменения.

Между тем, неправильное понимание сути генерального плана приводит к чрезвычайной загрузке его именно второстепенными, зачастую явно надуманными материалами, якобы характеризующими развитие города в далеком будущем. Сплошь и рядом к генплану привязываются все предположительные объекты и сети обслуживания на конец проектного срока. В таком же духе

в генплане дается целый ряд материалов для промежуточных этапов развития города на 5—10—15 лет, причем первый и последний этапы разрабатываются одинаково детально и отвлеченно. Конечно, для руководства текущим строительством такие материалы ничего не дают. Они лишь придают проекту перспективного развития города сугубо проблематичный характер.

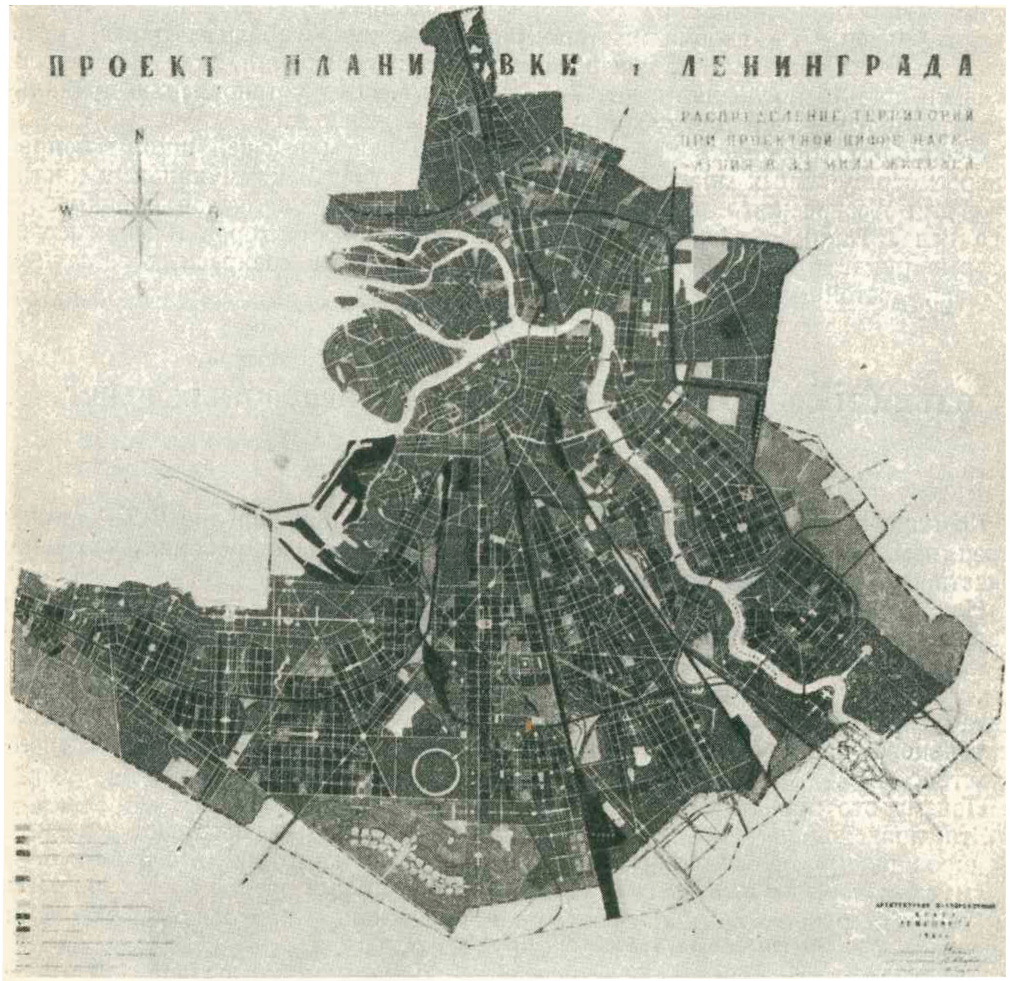

Рис. 16. Проект планировки Ленинграда

При разработке промышленных гипотез экономисты проектных организаций, иногда недостаточно квалифицированные, пытаются подменить работу плановых органов, в частности Госплана. Например, в проектных организациях зачастую занимаются разработкой гипотезы промышленного развития города и даже края на 20—25 лет. Независимо от особенности того или другого объекта «капитально» прорабатывается по общей номенклатуре целый ряд тем, не имеющих для некоторых городов существенного значения. Если для планировочных решений некоторых городов вопросы климата имеют весьма существенное значение (например для Еревана, Баку, Сталинабада, Игарки, Мур-

манска, Якутска и т. д.), то для целого ряда городов средней полосы нашего Союза эта тема не имеет актуального планировочного значения. Тем не менее, в проектных материалах таких городов, как Горький, Ярославль, Кострома, Казань, Рыбинск, Курск и т. д., мы можем найти десятки и сотни страниц текста, которые доказывают, что-де по этим объектам с климатом все обстоит благополучно. Для чего это нужно? Только для того, чтобы утяжелить и без того громоздкий проектный материал и осложнить возможность пользоваться им.

Наряду с этим в проектах уделяется чрезвычайно мало внимания вопросам городского транспорта, инженерной подготовки территории и т. д.

Некоторые проектировщики неправильно пытались решать пригородную зону, занимались даже проблемой сельского хозяйства, которая, по существу, для плана города не имела никакого значения.

При разработке генерального проекта Архангельска проектировщики, не будучи подготовленными в вопросах сельского хозяйства, попались на вредительскую удочку и разработали ряд положений в развитии пригородной сельскохозяйственной зоны так, что количество скота и кормовых было в явной и резкой диспропорции.

В проекте районной планировки Крыма можно найти, например, подробную характеристику различных сортов винограда, очень подробное описание того, как организован уход за виноградом, как приготовляется вино, каковы оттенки различных сортов винограда по внешнему виду и т. д. Ясно, что проект с такого рода «оттенками» не только не имеет практического значения, но является грубой вульгаризацией самой идеи районной планировки.

Разве для техно-экономического обоснования проекта планировки Свердловска нужно было исписать 10 000 страниц? В таком же чудовищном объеме дается «обоснование» и по Нижнему Тагилу.

Архитектурная часть проектов также отличается необычайной универсальностью, стремлением «объять необъятное». В многочисленных графических иллюстрациях авторы, прибегая к весьма сомнительным приемам, пытаются решить проблему архитектурного образа города, его объемно-пространственную композицию и еще десятки и сотни других проблем. Практика доказала абстрактность таких попыток, их полнейшую оторванность от реальной работы по реконструкции и застройке города. Например, генпроект г. Горького был снабжен 250 подрамниками такого рода, подавляющее большинство которых ни в малейшей мере не могло быть использовано при застройке. И на все это было затрачено много государственных денег.

Почему эти безобразия могли иметь место столь долгое время? Причина в том, что враги народа, окопавшиеся в наркомхозах, б. ВСНХ и ряде других организаций, умышленно потворствовали всем этим безобразиям. На протяжении многих лет они вели бесплодные дискуссии о том, каковы должны быть объем и содержание проектно-планировочных работ, о стадиях проектирования и т. д. Все материалы этих дискуссий тщательно собирались, а затем сдавались в архив.

Следует также отметить, что многочисленные исходные материалы, имеющие самостоятельный характер, неправильно рассматриваются как непосредственно проектный материал. На практике это приводит к тому, что при пересмотре проектных материалов пересматриваются и все вспомогательные.

Приходится ли удивляться, что генеральные проекты планировки городов составлялись долгие годы? Мы имеем ряд проектов, которые разрабатывались на протяжении 10—15 лет. Накапливались горы проектных материалов, которые многократно переходили из года в год, блуждали по многочисленным утверждающим инстанциям, и в результате проектную работу приходилось начинать сначала.

Детальные проектно-планировочные работы, призванные связать перспективную планировку с конкретной текущей застройкой, на протяжении последних лет, по существу, нигде, за весьма редкими исключениями, не велись. Если проанализировать детальные проекты планировки Москвы и Ленинграда, то увидим, что и на их качестве сказывается неопределенность вопроса об объеме и содержании проектно-планировочных работ.

Детальные проекты планировки, рассчитанные на регулирование строительства ближайших лет, должны обосновать целый ряд вопросов, связанных с застройкой той или иной улицы или квартала. Между тем, подавляющее большинство таких проектов не имеет достаточно продуманного характера. Ни для кого не секрет, что вследствие недостаточно четкого техно-экономического обоснования значительная работа, проведенная магистральными мастерскими в Москве, быстро устарела и ее пришлось перерабатывать радикальным образом.

Отсутствуют также четкие методические установки в том, как подходить к реконструкции и застройке отдельных улиц. Очень часто схема фасадной застройки решается оторванно от содержания и существа самых кварталов и от их архитектурной композиции. В Ленинграде для огромного района строительства по Московскому шоссе проекты отдельных сооружений выполнялись раньше и фактически предшествовали составлению эскизов застройки. Здесь же намеченные детальным проектом общественные здания очень часто заменялись жилыми и наоборот. Нередко так называемые детальные проекты планировки в моменты начала и конца экспертизы чрезвычайно отличались друг от друга. Кому же нужны такие проекты? Во всяком случае они ни в малейшей мере не помогают созданию целостных архитектурных ансамблей.

До сих пор не установлены объем и содержание проектов детальной планировки в части инженерных вопросов. Это приводит к игнорированию работ по вертикальной планировке, неправильным отметкам зданий и т. д.

Неясно и содержание архитектурной части проекта. Это приводит к тому, что разработку отдельных элементов плана (улиц, площадей и т. д.) каждый проектировщик ведет по-своему, в разных масштабах (1 : 500, 1 : 1000, 1 : 2000). Один автор дает общую контурную схему фасада, другой дает композицию самого фасада.

Часть планировщиков в проекте масштабом 1 : 2000 ограничивается показом только красной линии застройки, другие доводят свою работу до составления эскизов внутриквартальной застройки на территории в 600—700 га. Такая амплитуда колебаний степени детализации совершенно нетерпима.

Разумеется, никакая инструкция не может точно предусмотреть объем и содержание проектного материала для всех случаев нашей практики. Нужно подходить к каждому объекту индивидуально. Наша основная задача заключается в умении органически сочетать перспективное проектирование с конкретной текущей застройкой. С этой точки зрения нужно установить только две стадии проектно-планировочных работ: перспективное проектирование (генеральный план на 10—15 лет) и детальное проектирование (детальный проект планировки для регулирования строительства ближайших 3—5 лет). Работы последующего этапа не входят в объем непосредственно планировки. Это — технический проект отдельных объектов текущей застройки.

Практика показала, что множественность стадий проектно-планировочных работ сказывается весьма существенно на реконструкции и строительстве городов. Мы знаем, как болезненно проходит рассмотрение стадий планировки. Известно, что если мы, скажем, три месяца работаем над проектом, то на рассмотрение его уходит не менее года. Что касается решения таких текущих вопросов строительства, связанных, например, с выбором того или иного

участка, то их можно в рабочем порядке согласовать с соответствующими организациями и представить на рассмотрение утверждающих органов. Разумеется, количество таких промежуточных рабочих этапов регламентировать нельзя, все зависит от данных конкретных условий проектирования и строительства.

В процессе строительства или реконструкции города могут встретиться и отдельные ответственные вопросы, которые проектная организация и экспертиза решить самостоятельно не могут. Такие вопросы нужно передавать, опять-таки в рабочем порядке, на рассмотрение вышестоящих правительственных органов, а также и СНК СССР.

В этом отношении характерна планировка Биробиджана, где весьма сложен вопрос инженерного освоения территории. Этого вопроса ни проектная организация, ни НККХ решить не могут, его может решить только СНК СССР. Однако повторяем, что для решения этих специфических вопросов не нужно устанавливать никаких особых стадий проектирования.

Для того чтобы внести ясность в вопрос об объеме и содержании проектных работ, необходимо разделить проектные материалы на две группы: документально-директивные, обнимающие вопросы, решения которых подлежат утверждению, и вспомогательные, служащие для обоснования предлагаемых на утверждение проектных положений. Утверждать нужно только директивные материалы, т. е. ограниченное количество материалов, подкрепленных рядом вспомогательных данных, придав им силу закона, регулирующего и направляющего застройку города.

Особо нужно выделить материалы геологических, гидро-геологических и инженерно-геологических изысканий, топографический материал и некоторые другие материалы предварительного обследования. Это не проектные материалы, они не зависят от принятых планировочных решений.

Следует отметить, что специфика объема и содержания проектного материала находит свое отражение главным образом в части вспомогательных материалов.

Директивные материалы могут быть установлены жестко для всех объектов проектировок, в то время как для вспомогательных материалов объем и содержание должны устанавливаться индивидуально.

Поэтому необходимо, чтобы наркомхозы разработали инструкцию, точно определяющую объем проектных материалов, являющихся директивными, и примерную инструкцию, которая могла бы служить руководством для определения в каждом случае объема и содержания вспомогательных материалов.

Мы считаем, что вопрос об объеме и содержании проектных материалов должен рассматриваться наркомхозами индивидуально для каждого объекта и одновременно с утверждением сметы, определяющей стоимость проектирования примерно за год до его начала, на основе предварительного рекогносцировочного обследования.

Содержание генерального плана должно, по нашему мнению, определяться следующим перечнем вопросов, находящих свое выражение в документальной части проекта и решение которых подлежит утверждению:

а) Определение общего направления экономического развития города (с установлением титулов или общей характеристики основных промышленных предприятий).

б) Примерный расчет численности населения, определение направления развития города и его территориальных границ.

в) Районирование города, размещение в нем жилых районов, установление типа строительства, основных зеленых массивов, коммунально-складских территорий, промышленных территорий по характеру основного производства, транспортных с размещением вокзалов, товарных дворов, портов, аэродромов, подъездных путей.

г) Архитектурно-планировочная композиция, система основных внутренних и внешних магистралей, размещение центров общегородского и районного значения, принципы реконструкции наиболее важных элементов города (общегородской центр, набережные).

д) Основы инженерных мероприятий и технического оборудования городской территории (районы подсыпки, обвалования, мосты, путепроводы и инженерные мероприятия, размещение головных сооружений, определение водозабора и охранных зон, установление места выпуска сточных вод канализации).

е) Схема организации пригородных территорий, включая размещение дачных районов, заповедников, мест производства стройматериалов, охранных зон и т. д.

В указанном перечне необходимо особо подчеркнуть основы инженерных мероприятий и технического оборудования городской территории. Для целого ряда объектов эти вопросы являются решающими, без разработки которых нельзя рассматривать проект планировки.

В стадии генплана необходимо серьезно разработать и выделить в самостоятельный раздел первую очередь строительства с тем, чтобы город мог четко регулировать осуществление своего плана перспективного развития. Но при этом, разумеется, не следует намечать и утверждать участки под отдельные строения. Эту работу можно более конкретно провести в стадии детального проектирования. Проект очереди строительства должен являться проектным заданием для всего дальнейшего детального проектирования. Поэтому первую очередь надо рассматривать и утверждать одновременно с генпланом.

В этой части необходимо решить следующие вопросы:

а) размещение промпредприятий, принятых к строительству плановыми органами; б) установление районов первоочередного жилищного и другого коммунального строительства; в) планировочное решение районов первоочередной застройки всей сетки улиц и магистралей, размещение больниц, вузов, складов, стадионов и других объектов первоочередного строительства, имеющих общегородское значение; г) принципы реконструкции города, освещающие целесообразность выбора новых районов для строительства или районов реконструкции с учетом архитектурных моментов, сноса определенной части жилфонда, инженерного оборудования и т. д.

Наконец, к генплану должна быть приложена краткая пояснительная записка с обоснованием архитектурных, инженерных и других решений.

Таким образом, директивными мы считаем три документа: собственно генплан, план первой очереди строительства и пояснительную записку к этим материалам. Исходя из этого, объем проектного материала, подлежащего утверждению, можно определить следующим образом: 1) генеральный план города в масштабе 1 : 5000; в случаях совпадения детальных проектов с генпланом, при проектировании небольших объектов, может быть взят масштаб 1 : 2000 (в исключительных случаях сводный чертеж может делаться в масштабе 1 : 1000); 2) размещение первой очереди строительства в масштабе, как правило, 1 : 5000; 3) пояснительная записка, излагающая основные технико-экономические положения, определяющие планировку и застройку города.

Вспомогательные части проектных материалов, особенно в инженерной своей части, не должны носить самодовлеющего характера, а должны служить для обоснования планировочных решений.

Некоторые планировщики, в частности из числа работающих в украинских планировочных организациях, продолжают упорно настаивать на сохранении прежних громоздких стадиях проектирования. Такой явно консервативной точкой зрения насквозь пронизан и проект-инструкция НККХ УССР об объеме

и содержании проектов планировки населенных пунктов, о порядке их составления и утверждения, разработанный Гипроградом УССР и одобренный республиканским совещанием по планировке городов в феврале 1938 г.

Нельзя пройти мимо известной недооценки районной планировки. Именно вследствие этого мы за последние годы не имеем новых работ по этому важному вопросу.

Районная планировка необходима там, «где расположены или намечаются к строительству группы самостоятельных или комбинированных предприятий и обслуживающих их городов и поселков, связанных между собой единой системой транспорта, общей энергетической или сырьевой базой, взаимным производственным, коммунальным и социально-культурным обслуживанием» (из постановления ЦИК и СНК СССР от 1933 г.).

Первые опыты проектной работы по районной планировке, производившиеся в период 1932—1933 гг. (Кемерово, Сталинск, Орск-Халилово, Апшеронский полуостров), имели большое положительное значение для нашей планировочной практики. Они наметили техно-экономическую основу для последующего проектирования отдельных заселенных мест, а ряд этих решений (по расселению, районированию территории и др.) был использован при планировке городов.

Огромное значение районная планировка приобретает в промышленных районах, помогая определению технологической взаимосвязи отдельных предприятий и решению вопроса о выборе площадки.

Мощный рост ряда индустриальных районов Советского Союза (Донбасс, Кузбасс, Первоуральск-Ревда, Синарск-Каменская и т. д.) требует, чтобы отставание в деле районной планировки было решительно ликвидировано. К этому же нас обязывает постановление СНК СССР от 26 февраля 1938 г. об улучшении проектно-сметного дела.

Особая роль среди вспомогательных материалов должна принадлежать тем из них, которые связаны с выбором территории для строительства нового города или для расширения реконструируемого.

При сложном объекте планировки надо считать обязательным представление одновременно с генпланом также и тех вариантов возможного развития города и принципов его организации, на основе которых произведен выбор направления территориального роста города, принятого в генплане.

Вспомогательные материалы по техно-экономическим вопросам должны быть весьма лаконичными и строго индивидуальными, вытекающими из своеобразных проблем, связанных с проектированием данного объекта (горная геология для угольных и нефтяных районов, климат для заполярных и южных городов, проблема озеленения для засушливых районов и т. д.).

При установлении направления экономического развития города и его примерных масштабов необходимо отказаться от даваемых часто в проектах планировки суррогатов госплановского планирования, т. е. от составления силами проектных организаций промышленных гипотез. Задача должна быть ограничена разработкой техно-экономических планировочных выводов на базе материалов плановых органов и промышленных наркоматов.

Расчетная цифра населения не может рассматриваться как вполне определенная величина, полученная на основе точного математического вычисления. Ее основная задача — определить порядок заселения города. Поэтому при исчислении города могут быть допущены колебания в 15—20% в большую сторону, с учетом некоторых резервов. При этом необходимо полностью исключить попытки демографического анализа по данным за прошлые годы. Данные о средней плотности населения должны учитываться лишь при разработке проектов конкретных кварталов.

Для определения потребной территории в общем балансе города необходимо сети социально-бытового и культурного обслуживания жилья рассчитывать укрупненно. Исключение должны составить сети общегородского значения, размещаемые на генплане, связанные с большими участками или имеющими большое архитектурное значение (стадионы, дома культуры, дома советов, театры, парки и т. д.).

На первый этап строительства (ближайшие 5 лет) сети должны рассчитываться и размещаться (на схеме первой очереди застройки) более подробно.

Необходимо максимально упростить разработку вопроса о судьбе домового фонда, отказавшись от полного поквартального изучения существующего положения и многочисленных картограмм, характеризующих современное состояние города.

Предложения по реконструктивным мероприятиям (пробивка улиц, расширение их и т. д.) должны отражать стоимость работ с учетом подлежащих сносу построек, расположенных в зоне реконструкции.

Вопросы зеленых насаждений должны найти свое отражение в проектах в зависимости от данного объекта.

В проекте города с благоприятными условиями для произрастания зелени следует ограничиться определением основной базы зеленых насаждений, указав в генплане или плане пригородной черты размещение питомников и т. д.

Для городов с не вполне нормальными для зелени почвенными условиями (солончаки, скалы) проектировщик должен разработать основные мероприятия по реконструкции существующих зеленых массивов.

Наконец, для городов с совершенно неудовлетворительными для зелени почвенными и климатическими условиями (непригодные почвы, засушливость) необходимо лишь грамотно сформулировать возможность проведения тех или иных мероприятий по озеленению, не вдаваясь в детали.

Расчет территории и составление проектного баланса необходимо производить точно по элементам плана, поскольку они подлежат утверждению. При этом совершенно необходимо указывать, за счет каких земель и в каком порядке будет развиваться город.

Очень много увлекались сметными соображениями по стоимости строительства города.

Нужно решительно отказаться от практики подсчета стоимости города в конце проектного периода. Следует давать лишь подсчеты стоимости отдельных инженерных мероприятий, характеризующих масштаб предполагаемых затрат, что ценно как при сравнении отдельных вариантов планировки или различных частей осваиваемых территорий, так и при выборе различных принципов инженерного освоения и оборудования городской территории (обвалование, подсыпка, количество мостов, путепроводов и т. д.).

Необходимо также отклонить предложения о детальном подсчете стоимости всей первой очереди застройки, ограничиваясь здесь лишь ориентировочными сметными соображениями.

Определение объема и содержания проектных работ по внутригородскому транспорту разработан чрезвычайно слабо. Трудность разрешения этого вопроса обусловлена не только отсутствием соответствующей методики, но и разнообразием специфических задач, возникающих по отдельным объектам проектирования.

Между тем, при проектировании необходимо в первую очередь обеспечить правильное построение плана города с точки зрения транспорта. Поэтому нужно поставить перед НККХ вопрос о тщательной разработке этой темы.

Разделы водопровода и канализации следует, как правило, ограничить выбором мест водозабора, установлением методов очистки (поля орошения, биологическая или механическая очистка и т. д.) с указанием места выпуска сточных вод. Сети должны быть намечены лишь обобщенно (зоны и схемы основных водопроводов, схемы основных коллекторов и т. д.). Это нужно главным образом для установления очередности осуществления инженерного оборудования территории города.

Объем этих работ можно ограничить схемой водопровода и канализации в масштабе 1 : 10000 и краткой пояснительной запиской.

Раздел проектных работ по инженерной подготовке территорий должен быть строго индивидуальным, вытекающим из конкретных условий данного объекта.

Из инженерного раздела проекта нужно исключить всякую детальную разработку мероприятий, не влияющих на планировку.

В тех случаях, когда территория города благоприятна (отсутствие грунтовых вод, карсты и т. п.), раздел инженерной подготовки территории должен быть сведен лишь к кратким принципиальным выводам на базе материалов обследований и изысканий.

В плане строительства города вертикальная планировка может иметь практическое значение лишь при условии разработки ее в масштабе не менее 1 : 2000 и на основе точной нивелирной съемки. Ясно, что перед генпланом в масштабе 1 : 5000 таких задач ставить нельзя, и роль вертикальной планировки должна быть ограничена лишь корректурой уличной сетки, проверкой общей высотной увязки и т. д.

Эту работу нужно выполнять лишь для городов со сложным рельефом. Для обоснования развязки отдельных узлов (переезды через железную дорогу, овраги) необходимо части проекта прорабатывать в масштабе 1 : 2000.

Вопросы энергоснабжения не должны решаться, как это часто делается, путем разработки специальных сложных и специфических проблем. Такие задачи, как правило, непосильны для большинства наших проектно-планировочных организаций. Да это и не нужно. Практически проектирование энергоснабжения города должно ставить перед собой в основном задачу тщательного анализа и получения планировочных выводов из имеющихся проектировок по энергетике и линиям высоковольтных передач на ближайшее пятилетие.

Проработку более отдаленных перспектив следует ограничить резервированием территорий для энергоустройств, исходя из общих планировочных условий города (транспорт, вода, расположение промышленных и селитебных территорий и т. п.), без какой бы то ни было детализации. Нужно лишь предусмотреть участки для размещений электростанций и определить трассы высоковольтных линий.

Чрезвычайно сложным при проектировании является вопрос транспорта. Целесообразнее всего было бы сочетать нашу проектную работу по этим вопросам с работой органов НКПС, Наркомвода и Управления гражданского воздушного флота. До тех пор, пока не удастся наладить такую совместную работу, проектным организациям придется на основании данных транспортных организаций и ведомств составлять предварительные схемы возможных решений транспортного узла. Это даст возможность забронировать в плане города необходимую территорию для транспортных устройств (вокзалы, пристани, товарные дворы, аэропорты, аэровокзалы и пр.).

Но, разумеется, указанная мера — вынужденный паллиатив. Необходимо поставить перед правительством вопрос об обязательном согласовании наших проектно-планировочных решений по транспорту с проектными предположе-

ниями НКПС, Наркомвода и Главного управления гражданского воздушного флота.

В архитектурном разделе проекта надо установить лишь такие вспомогательные материалы, которые действительно помогали бы проектировке и служили бы практическим руководством при самой застройке города.

Для пояснения общей идеи композиции плана и застройки города целесообразно выполнять перспективы отдельных районов. Если проектировка связана со сложными мероприятиями по реконструкции города, следует также давать эскизы или макеты реконструкции общегородских центров, набережных, главных улиц и т. д.

Наконец, весьма сложный вопрос, который очень часто ставят и планировщики, и экспертные, и утверждающие органы,— это вопрос об архитектурном образе города.

Но какое содержание вкладывают в это понятие?

Говорить о том, что это отвлеченная проблема, нельзя. Конечно, архитектурный образ города существует. Он складывается прежде всего из тех специальных условий, которые отличают наши города от городов капиталистических стран. Он складывается из многочисленных национальных, природных, географических, климатических факторов, из исторически сложившейся ситуации данного города, наконец, из самого творческого приема, которым пользуется архитектор-планировщик. Однако большинство этих моментов должно найти свое отражение в собственно генплане. Именно генплан является наиболее убедительным документом, который может и должен эти вопросы отразить.

Некоторые планировщики бесцельно пытались разработать параллельно с генпланом архитектуру отдельных сооружений города, с тем чтобы-де «найти» специфику, соответствующую архитектурному образу данного города. И не приходится удивляться, что подобные попытки потерпели крах. Во-первых, об архитектуре отдельных сооружений можно серьезно говорить лишь на примере конкретных объектов. Во-вторых, что важнее всего, специфика архитектурного образа советского города есть в основном вопрос о создании нашего нового архитектурного стиля. Конечно, эту важнейшую проблему нельзя решать одним росчерком карандаша. Что касается более узкого вопроса,— об архитектуре отдельных зданий, — то и он должен практически решаться не в генплане, а при конкретном детальном проектировании.

В детальном проектировании следует также установить документально-директивные и вспомогательные материалы.

В отличие от генплана детальные проекты планировки не представляют собой единого проектного материала, охватывающего город в целом. Они состоят из ряда проектных элементов, имеющих самостоятельный характер. Составление их должно связываться с конкретными потребностями строительства ближайших лет.

Детальные проекты планировки, как основной документ, регулирующий строительство трех-пяти лет, должны включить следующие конкретные работы: а) план красных линий застройки в масштабе 1 : 1000—1 : 2000, разрабатываемый параллельно с генеральным планом для районов, где предполагается интенсивное строительство в городе, с указанием вертикальных отметок; б) вспомогательные регулятивные материалы, непосредственно связанные с текущим строительством и обеспечивающие комплексность застройки. Такими материалами должны быть архитектурно-планировочные задания по реконструкции и застройке наиболее интенсивно осваиваемых магистралей, улиц, площадей, парков.

В документальную часть проектных материалов, связанных с разделом красных линий, целесообразно включить следующие элементы: а) план красных

линий застройки на указанную территорию в масштабе 1 : 1000 или 1 : 2000; б) краткую пояснительную записку и техно-экономическое обоснование для наиболее сложных реконструктивных мероприятий, с возможными вариантами сравнения (пробивка улиц, обоснование расширения улиц в ту или другую сторону и т. д.), а также формулировку основных положений, регулирующих реконструкцию и застройку города; в) вертикальную планировку улиц и проездов. Эту работу целесообразно выполнять на чертеже красных линий, с указанием проектных отметок по осям улиц и углам кварталов. Отдельно должны прилагаться продольные разрезы улиц и проездов в том же масштабе.

В раздел вспомогательных материалов, связанных с красными линиями, должны входить: а) схемы путепроводов, необходимые для установления красных линий на подходах к пандусам в масштабе 1 : 1000; б) схемы развязки транспортных узлов, уточняющих габариты отдельных элементов плана в масштабе 1 : 1000. Они также могут совмещаться с планом красных линий.

Следующим разделом являются материалы, определяющие архитектурно-планировочное задание. В документальную часть этих материалов целесообразно включить: а) планы реконструируемых улиц и фасадные развертки в масштабе 1 : 500 или 1 : 1000 (в зависимости от очередности реконструкции); б) схемы реконструкции и планировки полностью или частично застраиваемых кварталов, прилегающих к реконструируемым или вновь застраиваемым улицам, для которых разрабатываются архитектурно-планировочные задания; в) краткую пояснительную записку и правила застройки города; г) размещение участков первоочередного строительства.

Вспомогательную часть материалов, определяющих архитектурно-планировочное задание, должны составлять: а) перспективы отдельных частей реконструируемых улиц и площадей (в отдельных случаях, при наиболее сложных условиях реконструкции, целесообразно построение макетов площадей или частей реконструируемых улиц); б) инженерные мероприятия, связанные с оборудованием территории (водопровод, канализация и т. п.).

Исходный материал для детального проектирования должен быть точным. Он должен состоять из следующих частей: а) геодезического плана (для красных линий в масштабе 1 : 1000 или 1 : 2000, для реконструкции улиц — 1 : 500 или 1 : 1000), точно отражающего застройку города на исходный для проектирования период; б) техно-экономической характеристики существующего фонда только для кварталов, выходящих на реконструируемые улицы или вообще интенсивно застраиваемых; в) материалов, характеризующих проекты водопровода, канализации, теплофикации и других инженерных мероприятий. Эти проекты не входят в состав детального проекта и должны разрабатываться специальными организациями.

Наконец, говоря о детальном проектировании, необходимо остановиться на повседневной оперативной проектной работе АПУ горсоветов, связанной с реализацией проектов в натуре. Разумеется, эта часть работы не может быть включена в состав генплана или детального проекта, но она настоятельно требует своей систематизации и специальных инструктивных указаний со стороны наркомхозов союзных республик.

От перспективных, подчас совершенно беспредметных, проектно-планировочных материалов необходимо перейти к реальному проектированию, которое позволит нам более рационально тратить силы и энергию архитекторов, инженеров, экономистов, работающих в области планировки. К работе по планировке и строительству городов мы обязаны подходить более ответственно и полностью выполнить те задачи, которые наша партия и правительство ставят перед нами в этом большом и чрезвычайно важном деле.

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ГОРОДСКОГО АРХИТЕКТОРА В ПЛАНИРОВКЕ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГОРОДОВ

Содоклад инж. А. Ф. ШАРОВА

На заседании Московского совета в 1934 г. по вопросу о строительстве метрополитена и плане города Москвы т. Л. М. Каганович сказал:

«Товарищ Сталин на совещании заострил перед нами задачу решительной борьбы со стихийной застройкой. Отдельные застройщики, организации и учреждения строят беспланово, самотеком, и это приносит огромный вред городу в целом. Мы давно ликвидировали частную собственность на землю. Однако у нас и до сих пор наблюдается частнособственнический подход отдельных застройщиков к отведенным им участкам. Мы должны решительно бороться с такими антигосударственными тенденциями в строительстве. Нужно строить, говорил товарищ Сталин, по твердому плану. Всякий, кто попытается нарушить этот план, должен быть призван к порядку. Против антигосударственных тенденций нужна твердая рука, нужен твердый и крепкий аппарат, нужна крепкая дисциплина. План, который точно определяет линию улицы и площадей, должен быть нерушимым планом» (Л. М. Каганович, «О строительстве метрополитена и плане г. Москвы», изд. «Московский рабочий», 1934 г., стр. 37—38).

Эти установки товарища Сталина должны служить главному городскому архитектору основным руководящим началом во всей его практической деятельности. Главный городской архитектор должен быть организатором того крепкого аппарата и проводником той крепкой планировочной дисциплины в градостроительстве, о которой говорил вождь нашей партии. Он должен отвечать за реализацию проектов планировки и застройки города, добиваться безоговорочного выполнения директив партии и правительства на этом ответственном участке социалистического строительства.

Однако практическая деятельность подавляющего большинства городских архитекторов еще не соответствует государственной важности порученного им дела. И это в значительной мере объясняется рядом причин организационного порядка.

Институт городских архитекторов существует в ряде крупных городов уже свыше двух лет, но организационно он оформлен только в РСФСР. При этом необходимо отметить, что многие наркомхозы союзных республик и горсоветы явно недооценивают роль и значение городского архитектора в строительстве и реконструкции городов.

Чем в основном страдает работа городского архитектора в настоящее время?

Перегрузка городского архитектора организационной деятельностью часто приводит к самоустранению его не только от участия в работах над генеральным планом города, который выполняется крупными проектными организациями, но и от детальной планировки и работы первой очереди, которые должны непосредственно им проводиться. Этим, разумеется, крайне ограничивается оперативное воздействие городского архитектора на текущее строительство.

Городской архитектор не проявляет достаточной активности и инициативы в постановке перед городскими организациями конкретных вопросов строительства и благоустройства города. Вносимые им предложения по планировке и реконструкции города зачастую страдают абстрактностью, нереальностью, подчас даже ближайших перспектив городского строительства. Это обстоятельство мешает поднятию личного авторитета главного городского архитектора.

Если главные городские архитекторы — тт. Голубев в Свердловске, Дворин в Сталинграде, Поздняков в Омске — за сравнительно короткий период своей

работы сумели внести немало ценного в регулирование городской застройки и текущую планировку своих городов, то в огромном большинстве городов городские архитекторы и их аппарат работают еще неудовлетворительно.

Когда в Саратове был поставлен вопрос об отдельных дефектах городской застройки, городской архитектор т. Люкшин не постеснялся заявить, что-де главного архитектора в городе нет, что он загружен административной работой, а потому заниматься архитектурным надзором ему вообще некогда.

Городской архитектор г. Куйбышева т. Парамонов не удосужился даже усвоить возложенных на него законом обязанностей, и Куйбышевский облисполком был вынужден разъяснить их ему специальным постановлением от 4 марта 1938 г., гласящим: «Предложить городскому архитектору лично согласовывать проекты архитектурного оформления, планировки и застройки участков».

Бывший главный архитектор г. Ростова т. Ишунин, а также ныне работающий в Воронеже т. Данилов и многие другие городские архитекторы с готовностью допускают строительство по заведомо недоброкачественным проектам, лишь бы не портить отношений со своим ближайшим руководством.

Наиболее откровенно подобную позицию сформулировал архитектор Колчин из Челябинска:

— Вы меня как беспартийного специалиста должны понять, — пишет он,— что разоблачать местных работников мне значительно опаснее (боязнь мести), чем уйти самому...

Работа таких городских архитекторов, конечно, никогда не удовлетворяла и удовлетворить не может. Такой городской архитектор, бесспорно, не будет пользоваться авторитетом не только у других архитекторов и строителей, но и у местных советских и партийных органов.

Работе городского архитектора в значительной мере мешает устарелость, неполнота и большая разноречивость действующего планировочного законодательства. Это лишает городского архитектора возможности по-настоящему осуществлять контроль за выполнением утвержденного плана. Вместо того чтобы руководить работой городских архитекторов, помогать им и бороться за повышение их авторитета, отдельные работники горсоветов, правда, в большинстве ныне разоблаченные как враги народа, всячески мешали их работе. Враги народа понимали, что, сбивая городского архитектора с правильной линии, запугивая его, они могли в той или иной степени дезорганизовать столь ответственный участок социалистического строительства, как реконструкция наших городов.

Отсутствовало руководство городскими архитекторами и со стороны наркомхозов, в которых долгое время также хозяйничали враги народа, и в частности, вредительски тормозили проведение организационных мероприятий по укреплению института городских архитекторов. Достаточно сказать, что до сих пор нет четкой регламентации прав и обязанностей городского архитектора, не разработана структура его аппарата, нет ясности в вопросе о месте главного городского архитектора в системе органов городского хозяйства.

В Магнитогорске и в Челябинске городские архитекторы не имеют никакого аппарата. В Сталинграде и Горьком созданы архитектурно-планировочные управления. В Сталинграде и Орджоникидзе городские архитекторы подчинены президиуму горсовета, в других местах (Горький, Свердловск) они подчиняются городскому отделу коммунального хозяйства.

В Ярославле областные организации вовсе упразднили должность городского архитектора, хотя она предусмотрена в законодательном порядке постановлением правительства РСФСР. В Хабаровске, городе, который сильно строит-

ся и развивается и где вопросы застройки весьма важны, в аппарате городского архитектурно-планировочного управления нет ни одного архитектора, хотя должность главного городского архитектора там предусмотрена законом.

По РСФСР из 40 городов, в которых по постановлению правительства должны быть городские архитекторы, на сегодняшний день эти должности замещены только в 29 городах. Кроме того, квалификация многих городских архитекторов совершенно недостаточна. Так, например по РСФСР только 40—45% всех городских архитекторов обладают пятилетним стажем архитектурно-планировочной и строительной деятельности. Положение усугубляется еще чрезвычайно частой сменяемостью городских архитекторов и отсутствием какой-либо преемственности в их работе.

Органы союза советских архитекторов до последнего времени не уделяли должного внимания городским архитекторам, не помогая им в их повседневной работе. В ряде случаев это объясняется неумением самих городских архитекторов привлечь архитектурную и вообще советскую общественность к своей работе и найти в их лице поддержку в проведении конкретных мероприятий по планировке и застройке городов.

Для улучшения организации планировки и застройки наших городов и устранения недостатков в работе городских архитекторов необходимо провести ряд конкретных мероприятий.

Прежде всего, нужно установить должности городского архитектора во всех городах, проводящих крупное строительство, по списку, устанавливаемому правительствами союзных республик. Городской архитектор должен подчиняться непосредственно президиуму горсовета и персонально нести перед законом ответственность за качество планировки, застройки и архитектурно-художественного оформления городов.

Аппарат городских архитекторов нужно всемерно укрепить и усилить, создав при президиумах горсоветов бюро городского архитектора с соответствующим штатом. В больших городах, кроме того, должны быть учреждены должности районных архитекторов.

Для руководства планировкой и строительством небольших городов и промышленных поселков при крайкомхозах, облкомхозах и наркомхозах союзных республик должны быть созданы должности краевых и областных архитекторов с необходимым штатом районных архитекторов.

В отношении общетехнического руководства городские, областные и краевые архитекторы должны подчиняться наркомхозам союзных республик. Назначение и увольнение этих работников должно, как правило, согласоваться с соответствующими наркомхозами.

Кандидаты на должности областных, краевых и городских архитекторов должны иметь законченное высшее образование и не менее пяти лет стажа самостоятельной архитектурно-планировочной работы. Наркомхозы союзных республик и горсоветы должны принять меры к скорейшему укомплектованию вакантных должностей главных городских архитекторов проверенными и высококвалифицированными кадрами.

Коренным образом должна быть перестроена работа архитектурно-планировочных органов наркомхозов союзных республик. Необходимо обеспечить живую оперативную связь АПУ наркомхозов с городскими архитекторами, систематическое руководство и контроль за их работой, наладить плановые выезды на места, созыв совещаний городских архитекторов по отдельным вопросам их творческой и практической работы и обмену опытом. Следует также организовать в Москве и Ленинграде постоянные специальные курсы повышения квалификации городских архитекторов.

Одной из первоочередных задач наркомхозов союзных республик является разработка проекта закона по планировке и застройке городов, а также установление прав и обязанностей городского архитектора.

Городской архитектор должен участвовать в разработке проекта детальной и общей планировки города. Выбор и отвод участков для всех видов городского строительства должен являться его прямой обязанностью, причем выбор участков должен производиться в плановом порядке при обязательной предварительной разработке проекта застройки под непосредственным руководством городского архитектора.

Никакие застройки ни в полосе отчуждения железной дороги, ни на территории военного ведомства (кроме сооружений оборонного характера), ни на территории промышленности не должны допускаться без соответствующего разрешения городского архитектора. Как правило, при отводе участка под застройку городской архитектор должен выдавать строящей организации архитектурно-планировочное задание, обязательное для проектировщика.

Планировочное задание должно быть, безусловно, диференцированным.

Все архитектурно-строительные проекты зданий и сооружений до представления их в утверждающие инстанции должны предварительно даваться на заключение городского архитектора, чтобы он мог проверить, как выполнено его архитектурно-планировочное задание. И, разумеется, городские архитекторы должны обязательно являться членами областных, краевых и городских экспертно-технических советов.

Нужно установить законом правило, по которому органы государственного строительного контроля не могли бы выдавать разрешений на право начала строительных работ без санкции городского архитектора. Городской архитектор должен активно бороться против всяческих нарушений дисциплины в градостроительстве. Для этого ему должно быть обеспечено право приостанавливать строительство в случае тех или иных нарушений утвержденных проектов планировки и застройки города. Но до тех пор, пока это не будет официально узаконено, приостанавливать подобные работы можно через Комбанк или через Госстройконтроль. Городской архитектор обязан вести повседневную работу по текущему благоустройству и архитектурному оформлению города, руководить окраской зданий, озеленением, а также проектированием и расстановкой малых архитектурных форм (киоски, ларьки и т. д.), низкое качество которых зачастую искажает основную идею архитектурного ансамбля города.

В составе бюро городского архитектора должна находиться и геодезическая служба города. Это значит, что в процессе осуществления планировки малейшее изменение ситуационного плана должно проводиться под контролем и непосредственным руководством городского архитектора. Сюда же относится регулирование строительства подземных сооружений и выдача разрешений на их закладку. Только при этом условии, как показала практика Москвы, Ленинграда и ряда других городов, можно правильно решать вопросы реконструкции улиц.

Распоряжения и указания городского архитектора по вопросам строительства и благоустройства городов должны быть обязательными и могут отменяться лишь президиумом городского совета или вышестоящим органом НККХ. При наличии разногласий между городским архитектором и президиумом городского совета по крупным принципиальным вопросам дело передается на разрешение наркомхоза союзной республики.

Для помощи городскому архитектору в разрешении наиболее важных вопросов планировки, застройки и архитектурного оформления города при президиумах горсоветов должны быть организованы в качестве совещательных органов архитектурно-планировочные комитеты с участием наиболее квали-

фицированных специалистов города, заинтересованных организаций и учреждений и широких кругов советской общественности.

Нужно особо подчеркнуть, что участие в этих комитетах представителей заинтересованных организаций и учреждений необходимо для того, чтобы, скажем, то или иное предприятие, которое ведет в городе крупное строительство и чувствует себя гегемоном, приняло бы непосредственное участие в обсуждении важнейших вопросов планировки и архитектуры данного города, чтобы руководители такого предприятия приучались разрешать вопросы архитектуры с общегосударственной точки зрения, а не с точки зрения «своей колокольни».

Руководство архитектурно-планировочными комитетами должно, как правило, осуществляться председателем горсовета или его заместителем. Это необходимо для обеспечения комитетам должного авторитета и связи их с городскими советскими и партийными организациями.

Органы союза советских архитекторов на местах должны оказывать городскому архитектору конкретную повседневную помощь в его работе путем проведения общественных просмотров проектов, обсуждения творческих отчетов и планов работы, наиболее спорных вопросов планировочной практики, организации общественного контроля за строительством и т. д. Они должны также оказывать наркомхозам союзных республик помощь и содействие в подборе кандидатов на должности городских архитекторов.

Осуществление всех этих мероприятий должно содействовать упорядочению планировки и реконструкции наших городов и тем самым обеспечить безусловное и полное выполнение задач, поставленных перед нами в этой важной области социалистического строительства партией, правительством и великим вождем народов товарищем Сталиным.

ВЫСТУПЛЕНИЯ ПО ДОКЛАДАМ

А. С. САНОВИЧ

Харьков

Объем и содержание проектно-планировочных работ нельзя сводить только к подсчету количества планшетов и количества переписанных листов бумаги. Это вопрос высоко принципиальный, определяющий смысл и содержание всей нашей работы. Поэтому мне кажется, что нельзя сейчас сводить дело к мелочам, а такая тенденция, к сожалению, есть.

Далее, когда мы говорим о первой очереди строительства, — а эта первая очередь многими понимается как некая панацея, как некое спасительное начало, которое коренным образом перестроит мозги планировщиков и спасет их от всяческих ошибок, — то, мне кажется, мы должны рассматривать проект первой очереди, как материал, документирующий нашу волю конкретизировать, реализовать перспективный план развития города. К сожалению, в понимании этого вопроса есть большая путаница. Одни говорят — «схема очередности», другие — «проект первой очереди» и третьи — «детальная планировка». Но дело, конечно, не только в терминологии, а в том содержании, которое вкладывается в каждое из этих понятий.

Тов. Баранов говорил, например, что в проекте первой очереди ни в коем случае нельзя наметить конкретные участки строительства. Это значит, что проект первой очереди сводится к одной лишь схеме очередности. Если это так, то это совершенно не вяжется с понятием «детальная планировка».

В тезисах доклада т. Баранова сказано, что для популяризации проекта планировки рекомендуется делать панорамы, эскизы, схемы. Это установка неверная. Мы должны понимать популяризацию не в упрощенном смысле этого слова; нужно научить местных работников, которые имеют дело с городским строительством, по-настоящему разбираться в основных документах планировки. Архитектурные документы должны служить не для популяризации, а для обоснования вопроса.

Далее, т. Баранов говорил, что в генеральном проекте надо наметить основные композиционные пятна, основной ансамбль города. Но можно ли решить основной ансамбль города (главные площади или группы площадей, вроде тех,

Рис. 17. Реконструкция Баку. Набережная

какие имеются в Ленинграде по набережной Невы или которые формируют центральный ансамбль Парижа), не прорисовав их в объеме, не представив их себе не только в плане, но и пространственно, не проверив их пропорции в застройке. Такая панорама с птичьего полета, которую предлагает рисовать т. Баранов, ничего практического не дает. Это пустая трата времени и денег.

С. А. ДАДАШЕВ

Баку

Азербайджанская советская социалистическая республика, как и другие республики нашей страны, имеет огромные достижения в области градостроительства. За 20 лет советской власти совершенно изменилось лицо Баку, Кировабада и ряда других городов.

Сейчас мы начинаем осваивать новые районы, новые территории. В этих новых районах приходится проводить все виды благоустройства: улицы, тро-

туары, надземные, подземные сооружения и т. д. Между тем, часть строительства можно было бы перенести в центр города, где еще имеется немало одноэтажных домишек. Это даст возможность, во-первых, оформить определенные магистрали города, во-вторых, не производить излишних больших работ и затрат по благоустройству новых районов.

Нашим экономистам, работающим в области планировки, необходимо серьезно заняться вопросом, что выгоднее: осваивать новые районы и новые территории или вести реконструкцию старых?

Есть еще одна характерная особенность в застройке Баку и Кировабада — это застройка преимущественно свободных площадей. Двухэтажные здания (детские учреждения) ставятся на магистралях только потому, что там имеются свободные участки. Это в значительной мере объясняется тем, что до сих пор большинство наших городов не имеет законченных проектов планировок. В частности, планировкой Баку занимаются вот уже больше 10 лет. Почему же задерживаются планировки городов? Мне кажется, что основная причина заключается в том, что проекты эти чрезвычайно раздуты, перегружены ненужными материалами. Громадные планшеты посвящены перспективам строительства через 25 лет. А актуальнейшие вопросы сегодняшнего дня, с которыми придется сталкиваться в работах по реконструкции ближайших 2—3 лет, нашло очень слабое отражение в проекте.

В Баку осуществляется строительство ряда сооружений, для которых застройщики требуют территории по 10—15 га. А сколько времени будет продолжаться строительство, неизвестно. В результате во многих новых районах города застраивается только небольшая часть площадей; при этом в этих районах приходится производить огромные работы по благоустройству.

В текущем году у нас была попытка кооперирования застройщиков. В частности, этим делом занялся Бакинский горсовет, но ощутительных результатов пока не достигнуто.

В условиях Баку очень большое значение имеет вопрос о нормах площадей для школ, яслей и ряда других детских учреждений. По нашим нормам под школы необходимо отводить 1—2 га. Между тем, давать такие площади в густо застроенных центральных частях города не представляется возможным. Поэтому, мне кажется, что, не возражая в принципе против такой площади для школ и других детских учреждений, необходимо для центральных, густо застроенных районов несколько пересмотреть эти нормы.

В заключение — о нашей архитектурной практике. Установки в области архитектуры, которые дает нам планировочный отдел горсовета, сугубо общи и стандартны. И самый, так сказать, ходовой пункт планировочного отдела горсовета — это увязка с соседними зданиями по карнизу первого этажа, второго и т. д. В результате нередко бывает, что по карнизу «увязываются» с одной стороны типичное здание в стиле раннего ренессанса, а с другой — здание типа пресловутой «коробки».

В Баку за последнее время культивируется также застройка в 500 м длины зданиями в одну шеренгу, по образцу застройки Проспекта 25-го Октября в Ленинграде. От такого механического копирования приемов застройки нужно немедленно отказаться.

Для строительства в наших условиях огромное значение имеет проблема сейсмической устойчивости зданий. Однако нужно решительно возражать против тех чудовищных требований, которые нам предъявляют некоторые псевдоспециалисты. При разработке генплана по Баку небезызвестный проф. Цшохер потребовал, чтобы даже для одноэтажных домов был предусмотрен железобетонный пояс. Этому ученому мужу представилось, что Баку все время

трясет, и он предложил принять для города 8 баллов, т. е. то, чего до сих пор не было. Такая перестраховка, по скромному подсчету Гипрогора, должна стоить городу в период его реконструкции — 500 млн. рублей!

В. П. ЯКОВЛЕВ

Ленинград

Я хочу остановиться на вопросе подготовки к планировочным работам. На первой же стадии планировки мы должны хорошо знать территорию города. В этом нам помогают прежде всего съемочные материалы и изучение естественных условий местности.

Почти ни один крупный город не имеет съемки единого масштаба, единого характера. Это весьма затрудняет работы по его планировке и застройке.

Естественные условия города (грунтовые воды, плывуны, торфы, все виды карстов и т. п.) к моменту начала планировочных работ, как правило, не изучены. Поэтому каждый раз в пожарном порядке начинаются изыскания, которые не только тормозят проектную работу, но и задерживают строительство. Необходимо принять меры к тому, чтобы обеспечить полную и своевременную геологическую и гидро-геологическую съемку городов.

В планировании проектных работ в Наркомхозе РСФСР за последнее время наметился определенный перелом. Но Наркомхозу предстоит еще много сделать, чтобы внести ясность в этот важный вопрос. Ведь ни для кого не секрет, что до сих пор нет планировки городов на ближайшие пять лет. Финансирование также проводится ненормально. Сметная часть планировочных работ ведется в Наркомхозе в большинстве случаев на-глаз, без достаточного знакомства с конкретными объектами. Это чрезвычайно вредно отражается на качестве проектно-планировочных работ, на сроках строительства и т. д.

Как правило, при приемке планировочных работ рассматриваются и подвергаются критике исключительно вопросы технического порядка, а архитектурно-художественная сторона обычно обходится. Это совершенно недопустимое явление.

До сих пор проектно-планировочные работы не проводятся комплексно. В Гипрогоре, например, ведется проектирование и городов и отдельных сооружений. Но, к сожалению, эти работы ведутся разрозненно: планировка — по одним городам, проектирование гражданских сооружений — по другим. Необходимо принять меры, чтобы осуществить подлинно комплексное проектирование. Тогда можно будет по-деловому говорить и о комплексной застройке наших городов.

Проф. П. П. ХАУСТОВ

Киев

Планировочная комиссия, выделенная правлением союза советских архитекторов Украины, разработала ряд предложений по улучшению планировочного дела. С некоторыми из этих предложений я хочу ознакомить пленум.

Прежде всего — о нашем планировочном законодательстве и инструкциях о порядке составления проекта. У нас имеется очень много разнообразных инструкций по вопросам планировки городов, изданных главным образом наркомхозами союзных республик. Эти инструкции в большинстве случаев носят характер элементарнейших учебников. Они повторяют азбучные истины, которым не место в инструкции, предназначенной для квалифицированных работников. Вместе с тем, нормативный материал, необходимый при проектировании, в инструкциях совершенно отсутствует. Мы считаем поэтому, что необходимо

коренным образом переработать существующие инструкции, с тем чтобы они могли служить архитектору-планировщику действительным подспорьем в его работе.

Несколько слов относительно закона от 23 апреля 1934 г., запрещающего производить строительство ниже 4—5 этажей. Во многих случаях, особенно в условиях городов небольшого размера, такую минимальную этажность нужно

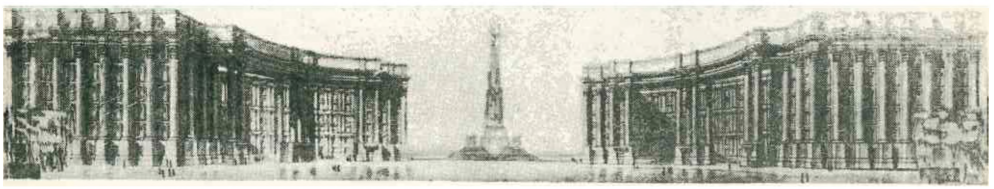

Рис. 18. Проект реконструкции Киева. Ансамбль Правительственной площади

Рис. 19. Реконструкция Киева

признать чрезмерно завышенной. Необходимо поэтому просить правительство внести в закон от 1934 г. соответствующие коррективы.

Реконструкция больших городов охватывает, как правило, все заселенные части города, с концентрацией жилищного строительства только в основных пунктах. На всей освоенной территории города всегда будет проводиться различное по своему характеру и объему строительство. Нужно иметь такой оперативный документ, который четко отвечал бы на главнейшие вопросы текущей застройки. Действительно, когда прокладывается канализационный коллектор, требуют, чтобы мы дали проектные отметки оси улицы и красные линии. Когда

прокладывается линия трамвая, мы должны иметь проектные поперечные и продольные профили улиц. Когда строят школу, предъявляются дополнительно еще архитектурные требования. Застройщиков часто интересуют вопросы, можно ли присоединиться к городской канализации, водопроводу и т. д.

Вот почему нам нужно разрабатывать проекты первой очереди строительства в пределах только ближайших 3—5 лет, и притом на всю освоенную часть города, где размещается строительство.

Проф. А. П. ИВАНИЦКИЙ

Москва

В докладе т. Сграментова меня не удовлетворило предложение проектировать главные магистрали шириной до 45—40 м.

Когда вы запроектируете тротуары, гарантирующие свободное движение пешеходов, то получите такие размеры профиля улицы, которые покажутся гиперболой. А между тем, это будет вполне оправдано практикой строительства ряда городов. Например, в Ростове-на-Дону тротуары главной магистрали имеют ширину в 12—15 м, соответствующую размерам и характеру движения, необходимым зеленым насаждениям и т. д.

Парижские тротуары имеют нередко ширину 20—30 м. Если вы возьмете два таких тротуара и сложите их, то уже получите 40—60 м. А ведь, кроме тротуаров, нужно разместить проезжую часть улицы и во многих случаях предусмотреть место для зеленых насаждений.

Такие прекрасные отрезки европейских магистралей, как часть главной магистрали, ведущая от площади Звезды к Булонскому лесу в Париже, имеет около 110—120 м ширины. Елисейский бульвар, который представляет собой большой отрезок чисто городской улицы, имеет около 75 м ширины.

Я считаю, что излишне скупая градация ширин для главных магистралей не должна была бы иметь места в нашей практике градостроительства. Экономить нужно на сети второстепенных улиц.

Перехожу к вопросу о подготовке кадров — к делу, которому я отдал свыше 20 лет своего труда.

Многократные пересмотры учебных планов архитектурных вузов, происходившие за последние годы, существенно отразились на преподавании планировочных дисциплин. Сначала из учебных планов были исключены основы геологии, гидрогеологии, затем из них совершенно выпали гигиена и санитария. Далее начали сокращать время, отведенное комплексу дисциплин инженерного благоустройства города, начиная от инженерной подготовки территории и кончая устройством транспорта. Наконец, мы имеем утвержденный ГУУЗом НКТП новый учебный план Московского архитектурного института, по которому на 5½ лет обучения студентов на планировочные дисциплины приходится всего 70 часов. А для учебных заведений с 5-летним сроком обучения, в том числе даже для Ленинградского института инженеров коммунального строительства, всего 54—56 часов. Разумеется, что в такое короткое время дать студенту более или менее связное представление о главнейших разделах инженерного благоустройства города никак нельзя.

Резко сократилось и число часов, отведенных на преподавание архитектурно-планировочных дисциплин. Сейчас на это дело дается примерно половина того времени, в которое можно целесообразно уложиться.

Самая тематика архитектурно-планировочного проектирования вводится условно, лишь как один из «вариантов» основного учебного плана архитектора-объемника. Между тем, она имеет свое, самостоятельное значение.

Огромное государственное значение планировки городов в нашей стране должно заставить нас в кратчайший срок упорядочить систему архитектурного образования, обеспечив надлежащую постановку преподавания и специализацию по архитектурно-планировочным дисциплинам.

В. А. ФЕОКТИСТОВ

Москва

Враги народа, троцкистско-бухаринские агенты фашизма, приложили свою грязную руку и к делу планировки и строительства городов. Они злостно нарушали советские законы по вопросам градостроительства, пытаясь дезорганизовать этот ответственный участок социалистического строительства, нанести вред советскому народу.

Одним из основных методов вредительства был неправильный выбор промышленных площадок и селитебных территорий. Так, в Нижнем Тагиле площадка для вагоностроительного завода была выбрана в 6 км от металлургического завода, откуда должны были получаться полуфабрикаты, и в 8 км от старого города. В результате вместо реконструкции старого города возникает новый город, строится лишняя ТЭЦ, удорожаются и удлиняются линии водопровода, канализации и т. д.

В Красноярске неправильно создается площадка Красмашстроя и бумажного комбината. Наркомлес размещает легко подвергающуюся самовозгоранию лесную базу около железнодорожного моста одного из важнейших участков сибирской железнодорожной магистрали. Отсюда те же последствия, которые вы видите и в Нижнем Тагиле.

В Сталинске металлургический комбинат располагается в лучшем месте района, которое должно было бы быть отведено для строительства города. Один из заводов выбрал себе площадку так, что поселок при нем должен разместиться в болотистом районе.

В Орске начали строительство локомотивного завода громадной мощности, затратили около 50 млн. рублей, а затем консервировали строительство.

В г. Рубежном уже давно развиваются вредные в санитарном отношении предприятия без принятия каких-либо предохранительных мер к охране здоровья и жизни населения. А рядом с этими предприятиями растет город, который уже сейчас насчитывает 20 000 населения.

Вредители, зная, что районная планировка может значительно способствовать упорядочению размещения промышленных предприятий и селитебных территорий, всячески срывали ее. Махровый враг народа, изувер и предатель Пятаков, распорядился прекратить работы по районным планировкам, мотивируя это якобы отсутствием кредитов.

Вредители старались все средства, отпускаемые на жилстроительство для рабочих, расходовать на постройку временных и так называемых аварийных поселков, разраставшихся затем в хаотичные города. Таковы, например, Балхаш, Кемерово, Орск и многие другие населенные места.

Лазутчики фашизма, проникшие в наши руководящие хозяйственные органы, распыляли строительство по району, не концентрировали, срывали его. Для Нижнего Тагила, например, каждый год перед разворотом строительства Пятаков отпускал 100 млн. рублей, а когда набирались строительные кадры и завершалась подготовка к строительству, он урезал кредиты до 3 млн. рублей, сводя, таким образом, на-смарку всю подготовительную работу. Такой маневр для срыва строительства этого гиганта повторялся ежегодно.

Только отсутствием у нас самих бдительности, принципиальности в работе, только нашим ротозейством и политической слепотой можно объяснить то, что враги народа могли так долго пакостить нам.

А что мы сделали для ликвидации последствий этого вредительства? Очень мало. Правда, наши проектные организации, ведомства, как, например, Горстройпроект, пересмотрели ряд проектов планировок, многие из них сейчас перерабатываются (Кемерово, Балхаш, Блява, Десятый разъезд и др.), но этого совершенно недостаточно.

Наш пленум должен выработать конкретные мероприятия по ликвидации последствий вредительства и недопущению самой возможности вредительства в дальнейшем. Это, по-моему, основная задача пленума.

А. М. КАСЬЯНОВ

Харьков

На индивидуальное строительство долгое время смотрели скептически, прикрываясь полуформальным разрешением или запрещением таких строек. Никто не регулировал это строительство. В результате индивидуальные поселки росли хаотически, зачастую на неудобных для жилья местах, без плана, без элементарного благоустройства. В Харькове, например, был выстроен Салтовский городок с тысячей индивидуальных домов, в котором имелась всего одна водопроводная колонка, не говоря уже о том, что совершенно отсутствовали тротуары, не было никаких зеленых насаждений и т. п.

В начале работы по районной планировке Чистяковского района в Донбассе у меня уже возникли некоторые опасения, что если индивидуальное строительство в этом районе не ввести в определенные рамки, то планировка всего района может оказаться ненужной, потому что оно в ближайшие 5—6 лет обеспечит население расчетной нормой в 6 м на человека. В этих условиях, конечно, о каких бы то ни было мероприятиях по благоустройству поселка и речи быть не может.

На пленуме были сделаны предложения увязать размеры индивидуального строительства с размерами соответствующего города. Мне кажется, что объем индивидуального строительства нужно определить примерно в размерах 5—10% к проектному населению. Представлять себе город, как мы это делали раньше, в виде большого сплошного массива домов большой этажности от окраины до окраины — не следует.

Город живет, и его окраины застраиваются в первую очередь малоэтажными зданиями. Конечно, впоследствии это строительство будет заменено капитальным. Но возникает вопрос, когда эта замена должна быть осуществлена. Поэтому, говоря об индивидуальном строительстве, нужно в каждом отдельном случае установить, будет ли это строительство, скажем, через 15—20 лет заменено капитальными или оно будет существовать дольше проектного времени. И в зависимости от этого следует решать вопросы благоустройства поселка.

Проф. Л. А. ИЛЬИН

Ленинград

До последнего времени многие рассматривали районную планировку, как проблему чисто экономического порядка. Между тем, в проектах районной планировки решаются, вернее, должны решаться, не только чисто экономические вопросы. Правильно проведенная районная планировка помогает нам лучше использовать городскую территорию, местные природные условия и т. д. Это особенно можно проследить на примерах планировки Апшерона, который является основным производственным районом южного побережья Крыма и ряда других районов.

Наша необъятная страна располагает большим количеством мест, где наряду с промышленным строительством осваиваются огромные массивы девственной природы, причем это освоение часто сопровождается грубыми нарушениями естественной структуры местности. Такие явления наблюдаются и в других, уже освоенных районах. Так, например в районе Хосты при курортном строительстве без особой надобности оголили вершину одной горы, лишив естественного орошения прекрасную самшитовую рощу. Или в том же районе — дорога на Красную поляну. Это сказочная красота! Но, проезжая здесь, я видел, как по краям дороги варварски производится порубка растительности. И это объясняется тем, что мы еще недооцениваем районную планировку, не привыкли проектировать комплексно, чтобы все мероприятия по планировке населенных мест производились согласованно.

Конечно, вопрос о районной планировке по-настоящему не может быть решен иначе, как в крупном масштабе. Разработка проекта районной планировки той или иной важной местности должна начинаться не тогда, когда она уже искалечена. Эти работы требуют большой государственной перспективы в смысле предвидения мероприятий по застройке и благоустройству территории. Зоны районных планировок должны заранее намечаться и заблаговременно и всесторонне исследоваться, подготовляться. Есть районы, естественные условия которых могут несказанно повысить ценность наших архитектурно-строительных мероприятий, а в других — могут ее снизить. Следовательно, и подход к выбору планировочных решений должен быть разный. И мы, как общественная организация советских архитекторов, должны уделять вопросам районной планировки максимум внимания.

Очень актуален вопрос об очередности строительства. Мне кажется, в проектах планировок нельзя точно регламентировать сроки строительства. Иногда, например, сроки и объем работ перспективного плана совпадают с некоей топографической очередностью, скажем, в планировке Баку, где перспективная планировка захватывает естественный амфитеатр города. Значит, перспективность здесь не только некая величина во времени, но и некая конструктивная величина. Все же, я думаю, что нельзя, как правило, устанавливать жесткие сроки очередности строительства для всех городов и районов. Особенно это относится к строительству первой очереди, для которого нужно устанавливать сугубо диференцированные сроки. В одних случаях 2—3 года для осуществления того или иного строительства больше чем достаточно, в других случаях нужно не менее 5—10 лет, чтобы, скажем, по-настоящему подготовить территорию для застройки.

Проф. Страментов в своем докладе поставил перед нами задачу усиления внимания архитекторов к вопросам инженерии. Это положение бесспорно. Архитектурный ансамбль основывается на ансамбле техническом и инженерном. Вряд ли против этого будет спорить хоть один архитектор-планировщик. Но практически задача эта сводится к тому, как вооружить архитектора необходимыми ему дополнительными знаниями. В этом отношении нужно прежде всего серьезно пересмотреть программы наших архитектурных вузов.

Одним из самых трудных моментов планировки является решение вопроса городского транспорта. Нельзя сводить эту большую проблему лишь к рекомендации определенных размеров городских магистралей, как это пытались сделать некоторые из выступавших на пленуме. Нужно разработать конкретные мероприятия, влияющие на то или иное решение транспортных проблем и определяющие их.

Далее, докладчикам следовало бы не только упомянуть о необходимости диференциации улицы при начертании сетки магистрали. Надо было наметить

и самую классификацию улиц, указав их технические формы и положение в плане в сочетании с окружающей обстановкой.

Архитектурный ансамбль наших городов не может возникать по «щучьему велению». Он, несомненно, явится продуктом плановой организации. В этом ответственнейшем деле совершенно нетерпим эгоцентризм архитектора — автора отдельных зданий.

В этом деле огромную роль играет правильная расстановка сил, занятых в проектировании. В Ленинграде мы уже кое-что сделали в этом отношении. Проектирование дуговой магистрали на юге (от Володарского моста) поручено не одному архитектору, но целому творческому коллективу мастерской архитекторов Левенсона и Фомина. Оба фронта улицы решаются одной проектной группой. И мы надеемся, что улица будет выразительной и целостной в архитектурном отношении.

Так же организовано проектирование реконструкции и застройки Малой Охты.

А. К. БЕССОЛОВ

г. Орджоникидзе

Говоря о недостатках нашей проектно-планировочной практики, необходимо прежде всего остановиться на проектировании и строительстве первой очереди.

Для г. Орджоникидзе закончено проектирование первоочередного строительства. Эта первая очередь предусматривает застройку двух районов города: на севере и на западе. Между тем, инженерные работы не проведены, проекта вертикальной планировки нет, как и проекта канализации и т. п. А ведь строительство, особенно в западном районе, расположенном на окраине города, придется вести в весьма трудных условиях.

Я считаю, что объем работ, намеченный проектом на 2—3 года, мы не сумеем осилить и в 6—7 лет. Такой проект только дезориентирует нас.

Для того чтобы проект первой очереди был реальным, проектировщики должны представлять полноценный материал, составленный с учетом всех местных конкретных условий. Я считаю, что проект первоочередного строительства должен составляться только на ближайшие 2—3 года. При этом проект должен быть таким, чтобы им можно было руководствоваться при осуществлении строительства.

Вот, например, вопрос о типах и профилях проездов. Гипрогор дает нам в генпроекте 18 профилей, подавляющее большинство которых предусматривает ширину проезда от 40 до 80 м. Спрашивается, может ли город средней величины, каким является Орджоникидзе, осуществить строительство таких улиц почти во всем городе? Конечно, нет. Если вопрос касается строительства новой улицы, то достаточно одного профиля. При реконструкции же существующей улицы одного перспективного профиля недостаточно, а нужно давать еще и дополнительный переходной профиль, который отвечал бы запросам сегодняшнего дня и в конечном счете перерастал бы в основной профиль с уширением улицы без больших капитальных переделок. Это требование жизни следует учесть и авторам проектов, и работникам на местах.

У нас в черте города строят, начиная от скотных дворов и кончая многоэтажными корпусами. Недавно мы запретили строительство 57-квартирного многоэтажного дома, который начали строить без увязки с генпроектом между промышленным районом и железной дорогой, в зоне вредности. По этому вопросу были посланы две телеграммы Наркомату путей сообщения, завязалась огромная переписка с управлением дороги, против строительства возражали НКХ РСФСР, горсовет, облисполком, а дом все же продолжали строить.

Часто в роли нарушителей выступают местные организации наркоматов, считающие возможным без разрешения городского совета строить для себя гаражи, всякие временные поселки, расширять производственные сооружения и т. д. Им нет дела до интересов города в целом.

Для того чтобы прекратить эти безобразия, надо дать горсовету и главному городскому архитектору такие права, которые позволили бы им в корне пресекать всяческие антигосударственные тенденции отдельных застройщиков.

В. П. ЕГОРОВ

Москва

Третий пленум правления союза советских архитекторов собрался в канун исторического дня постановления ЦК партии и правительства о реконструкции Москвы. Эта дата обязывает нас подвести итоги огромной работы по социалистической перестройке Москвы, развернувшейся на основе этого постановления. Реконструкция Москвы ведется каждодневно под непосредственным руководством партии и правительства и лично товарища Сталина, который является инициатором и вдохновителем этого дела.

Отдел планировки Москвы за эти годы проработал основной генеральный план в двухтысячном масштабе, установил основные красные линии и дал вертикальную планировку города в пятитысячном масштабе. Эти мероприятия внесли плановость и систему в повседневную оперативную работу по планировке и застройке столицы.

Нет нужды подробно перечислять те гигантские по масштабу и смелые по своему решению мероприятия, которые изменили весь облик Москвы. Хочу лишь отметить, что наряду с этими большими достижениями мы имеем и немало недочетов в осуществлении конкретных реконструктивных и строительных работ. По ходу строительства нам часто приходится перерабатывать отдельные узлы, отдельные решения, чтобы наиболее экономично и правильно, наиболее жизненно ответить на текущие задачи нашего строительства.

Это в известной мере объясняется трудностями, которые встречаются на пути реконструкции Москвы с ее большим архитектурным прошлым. Не говоря уже о трудностях чисто технического порядка, нам приходится при осуществлении каждой крупной, а подчас и мелкой, застройки исходить из архитектурных основ исторически сложившегося города.

Кроме того, необходимо отметить, что далеко не все застройщики понимают смысл и значение планового строительства, плановой перестройки города. Не все застройщики соблюдают градостроительную дисциплину. Многие всячески стараются обойти законы, строить не там и не так, как нужно. На пленуме уже указывалось, что Москва, как и многие другие крупные города, захламляется «временными», барачными, внеплановыми стройками. Нужно решительно бороться против неорганизованного строительства.

Не доведена до конца работа по архитектурно-планировочному разрешению центров Москвы. Основные площади города (Дзержинского, Ногина, Свердлова, Красная площадь) и ряд крупных магистралей еще окончательно планировочно не разрешены. Это один из больших недочетов нашей планировочной работы, который мы в самое ближайшее время должны ликвидировать.

Я хотел бы также отметить, что до настоящего времени в работах по реконструкции столицы нашей необъятной родины принимают участие только архитекторы Москвы. Это неправильно. К решению отдельных ответственных участков реконструкции должны быть привлечены лучшие архитектурные силы Ленинграда и городов других союзных республик. Для полноценного решения такой задачи мирового значения, как реконструкция Москвы, необходимы творческие усилия всех архитекторов Советского Союза.

Б. М. ОЗАР

Харьков

Тов. Рубаненко в своем весьма содержательном докладе о жилом квартале совершенно не коснулся вопроса о поселковом малоэтажном квартале. На этом вопросе я позволю себе несколько остановиться, основываясь главным образом на опыте поселкового строительства в Донбассе, проектированием которого занимался в основном Гипроград.

Прежде всего необходимо отметить, что при проектировании строительства в Донбассе мало учитываются специфические местные условия.

В условиях Донбасса огромное значение имеет подсобное хозяйство вблизи жилого дома. Почти у каждого горняка имеются, например, корова, козы, птицы и т. д. Вредители, стремясь вызвать недовольство рабочих, игнорировали этот вопрос и вели строительство так, что вокруг хороших, культурных домов наращивались безобразные сараи и прочие хозяйственные пристройки, которые не только уродовали дом, но и не обеспечивали правильного бытового обслуживания жильцов.

Мы получили в наследство от варварски хозяйничавших в Донбассе капиталистов безрадостные землянки-казармы. Огромные изменения произошли в Донбассе после Великой Октябрьской социалистической революции. Выросли благоустроенные жилые дома, школы, клубы. Но все-таки коммунально-жилищное строительство в Донбассе сильно отстает. Вредительство в этой области дало себя сильно чувствовать. Враги народа — подлые наймиты фашизма — всячески срывали жилищное строительство в Донбассе, игнорировали насущнейшие культурно-бытовые нужды и запросы трудящихся.

Во многих районах Донбасса нельзя строить многоэтажные дома, а надо ограничиваться 1—$1^1/_2$—2-этажными постройками. Нам, архитекторам, необходимо серьезно подумать об архитектурно-планировочном решении таких сооружений, использовав для этого лучшие образцы, имеющиеся в нашей и зарубежной практике.

Мы должны в кратчайшее время пересмотреть и принять новые нормативы и новые архитектурные решения для данного типа застройки и полностью ликвидировать последствия вредительства в этом важном деле.

Проф. А. В. САМОЙЛОВ

Москва

Мы все еще не уделяем достаточного внимания такому важному, жизненно необходимому участку строительства, как индивидуальное малоэтажное.

Между тем, потребность в малоэтажном индивидуальном строительстве определяется рядом физико-географических факторов (грунтовые условия, климатические), архитектурно-планировочных (масштаб поселка, увязка с окружающим пейзажем), экономических (доступность, применение местных строительных материалов, местных строительных приемов) и т. д.

Необходимо узаконить и регламентировать такого рода индивидуальное строительство, упорядочить его, ввести в плановое русло. Дело в том, что закон от 23 апреля 1934 г. лимитирует строительство в городах и поселках 3—4-этажных зданий. Практика проектирования рабочих поселков при предприятиях знает, однако, много противоречий, возникающих в результате формального применения этого закона.

Краевые, областные и городские организации, регулирующие строительство, зачастую в своих решениях не руководятся существом вопроса. При определении характерности конкретного строительства они либо применяют

механически букву закона, либо в отдельных случаях, под влиянием непосредственных требований жизни, санкционируют их обход под флагом так называемого «временного строительства».

Вопрос о необходимости установления целесообразных границ применения закона от 23 апреля перед центральными органами до сего времени не ставился. Местные органы, несмотря на требования жизни, предпочитают разрешать эти вопросы в сугубо частном порядке, тем самым отстраняясь от решения вопроса по существу.

Наша прямая обязанность — разработать и внести в правительственные органы проект положения, детализирующего и уточняющего применение закона от 23 апреля 1934 г. для отдельных мест с каменной малоэтажной застройкой, для районов, имеющих местные строительные материалы, и т. д.

Необходимо также поставить перед правительством вопрос о типе рабочего поселка, предусматривающего ведение индивидуального личного домашнего хозяйства.

Наконец, перед Комитетом по делам строительства при СНК СССР следует поставить вопрос о разработке типовых решений малоэтажных зданий аналогично организованной разработке типовых и стандартных решений многоэтажных жилых зданий.

Е. М. АМБАРЦУМЯН

Ереван

Расцвет союзных республик великого Советского Союза сопровождается гигантским ростом нового строительства. Наши города быстро меняют свое лицо. Неузнаваем стал Ереван — столица Армении, быстро растет благоустройство и других городов республики. Эти достижения — результат ленинско-сталинской национальной политики и всемерной помощи, которую повседневно оказывает нам вождь народов великий Сталин.

Но огромную работу по реконструкции наших городов всячески тормозили враги народа. Они затягивали разработку и утверждение генпланов, давали планировочным организациям явно вредительские установки. Для Кировакана, например, схема планировки была разработана так, что 60% вновь построенных капитальных домов подлежали сносу. Проект планировки Еревана, разработанный Таманяном по указке дашнаков, был направлен к тому, чтобы всячески препятствовать росту социалистического города Еревана. По этому вредительскому проекту предлагалось разрушить огромное количество садов и виноградников, что нанесло бы существенный ущерб населению города.

Таманян был руководителем планировочного отдела Ереванского горсовета, а главным архитектором был недавно разоблаченный вредитель Буниатян. По их указаниям строительство невероятно распылялось, стройки консервировались, с тем чтобы не иметь ни одной законченной улицы, площади, ни одного законченного квартала. Это делалось для того, чтобы скрыть от населения огромную помощь, которую оказывает правительство СССР Армянской республике, армянскому народу.

Таманян, будучи заведующим планировочным отделом горсовета, умышленно распределял участки для стройки так, что части улиц и даже целые улицы, требующие перепланировки, застраивались капитальными домами. И теперь, чтобы исправить вредительскую планировку города, нужно разрушить ряд новых домов. Это весьма осложняет нашу работу по ликвидации последствий вредительства.

Когда к нам приехал т. А. И. Микоян, который лично занялся вопросами строительства и планировки Еревана, он вполне заслуженно упрекал нас, архитекторов, в том, что мы проглядели все эти безобразия.

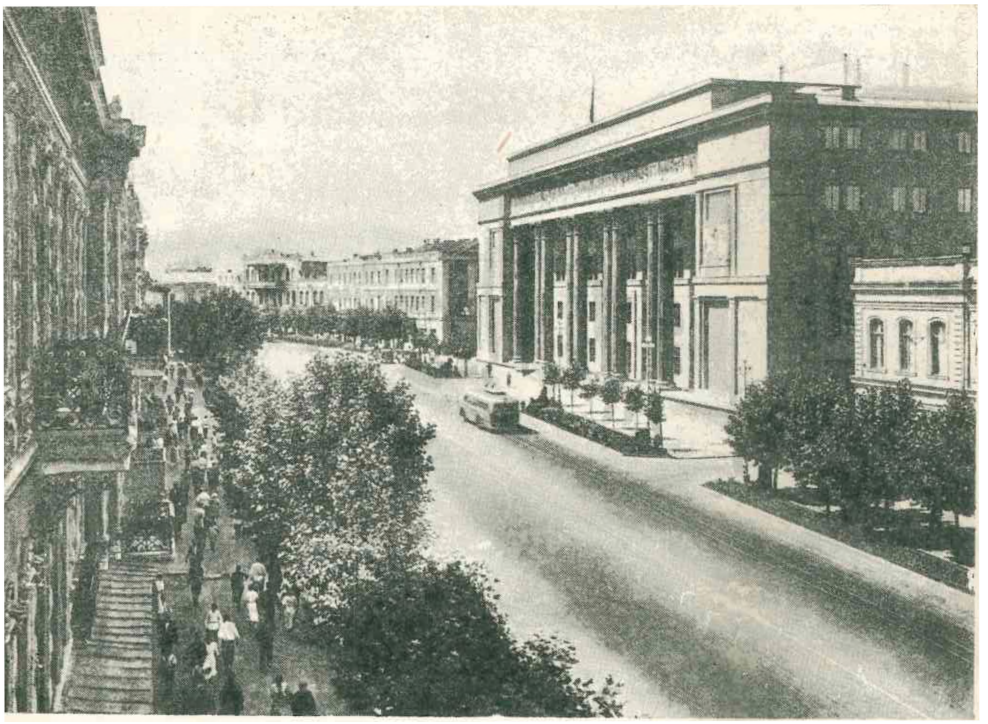

Рис. 20. Тбилиси. Проспект им. Руставели после реконструкции

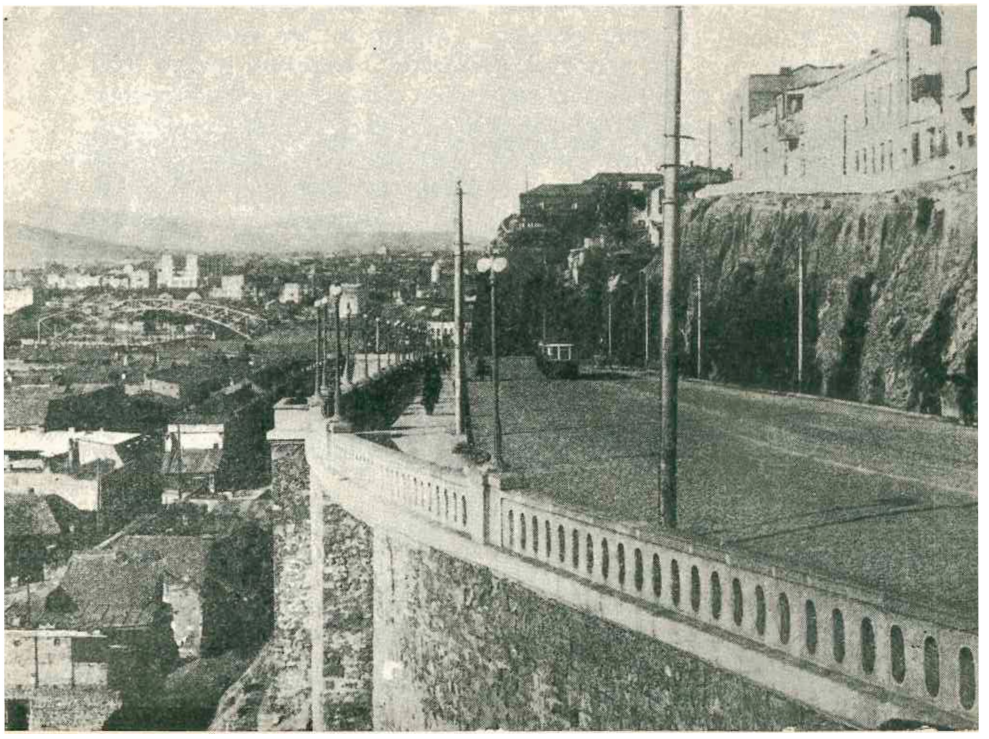

Рис. 21. Реконструкция Тбилиси Каляевский спуск

Наше бездействие в значительной мере объясняется тем, что к руководству союза советских архитекторов Армении пробрались враги народа, выполнявшие директивы буржуазных националистов и агентов фашизма, проникших в руководящие партийные и правительственные органы Армении.

Сейчас ЦК КП(б) Армении, повседневно занимается вопросами градостроительства и планировки городов и населенных мест Армении.

Тов. Микоян дал нам много ценнейших практических указаний по вопросу ликвидации последствий вредительства в планировке и застройке Еревана и других городов. В разработке плана строительства первой очереди нам помог также приехавший вместе с т. Микояном отв. секретарь правления нашего союза т. Алабян. Нам было указано, что не нужно разбрасываться, что прежде всего следует взяться за планировку главных частей города (Южный Проспект, ул. им. Сундукяна, Красноармейская улица), чтобы закончить их застройку в течение ближайших лет. Горсовет уже разработал детальный план по застройке и благоустройству этих магистралей. Мы надеемся, что работа будет закончена в течение 3—4 лет.

Во время своего приезда в Ереван т. Микоян обратил наше внимание и на индивидуальное строительство. Раньше для индивидуального строительства участки вообще не отводились, строительство шло самотеком, бесконтрольно, каждый строил где угодно и как угодно, зачастую уродуя город безобразными строениями. Сейчас индивидуальное строительство введено в рамки плана, для него отвели определенные участки в городе, обеспечили индивидуальных застройщиков типовыми проектами, долгосрочными кредитами, стройматериалами и т. д.

Союз архитекторов Армении, учтя указания т. Микояна, крепко взялся за работу по ликвидации последствий вредительства в области планировки городов, и мы надеемся, что в этом деле нам помогут опытные архитекторы-планировщики Москвы и Ленинграда.

Я. А. КОРНФЕЛЬД

Москва

В заслушанных пленумом докладах были сформулированы те новые принципы, которые следует положить в основу всего нашего строительства. Это в первую очередь — концентрация строительства на ведущих участках города, кооперирование застройщиков, увеличение удельного веса коммунального строительства. При этом вся стройка должна быть подчинена единой направляющей, организующей воле, подчинена общим интересам города и каждому человеку, живущему в нем.

Однако недостаточно кооперировать строителей, недостаточно увеличить удельный вес коммунального строительства. Необходимо оздоровить самую политику городского строительства.

Прежде всего необходимо устранить чрезвычайно ненормальное положение, при котором вся стоимость освоения того или иного участка целиком падает на плечи только данного застройщика.

Сейчас один застройщик получает, так сказать, выгодный участок, не требующий значительных расходов на его освоение. Другому попадается участок, требующий сноса строений, переселения сотен, а то и тысяч жильцов старых домов и т. д. Как правило, более сильные ведомства получают под застройку лучшие участки.

В этом деле нужна четкая политика, направленная к тому, чтобы все тяготы, связанные с освоением территории, падали равномерно на всех застройщиков города.

Необходимо, чтобы средства, потребные для освоения, переселения и т. д., планировались бы в качестве основной стоимости отвода земли, чтобы, получая участок, скажем, в 1940 г., вы знали бы заранее, что он расположен в такой-то полосе, и что в связи с необходимостью провести ряд подготовительных работ по его освоению он обойдется вам в такую-то сумму. Таким образом, выбирая участок, вы этим самым даете согласие участвовать в общегородских расходах по его освоению.

Затраты на земельные участки должны включать все фактические расходы на 1 га по освоению, выселению и сносу строений во всем районе, намеченном к сносу. Этим самым можно будет ввести в плановое русло отвод земельных участков.

Далее, докладчики говорили об укрупнении строительства, о застройке города целыми кварталами, большими частями, чтобы добиться создания архитектурных ансамблей наших городов. Это, конечно, правильно. Однако докладчики не дали точного определения того, что такое ансамбль, к которому мы должны стремиться.

Тов. Бабуров ограничил «символ веры» ансамбля заявлением, что будет-де хорошо, если один автор будет делать 20 домов, — тогда естественно получится ансамбль. Тов. Рубаненко пошел несколько дальше. Он развил положение т. Бабурова, вложив в него некоторое архитектурное содержание. Но и тот и другой выдвигают основным тезисом творческое самоограничение архитектора-автора.

По этому вопросу в нашей литературе встречается много противоречивых и путаных понятий. Арх. Бабуров, например, выступил с теоретической статьей в которой утверждает, что для создания ансамбля необходимо, чтобы на протяжении группы домов проходила какая-нибудь тяга, пропорция и т. д. Мне кажется, что в таком определении ансамбля таится большая опасность.

Действительно, к чему привела эта «теория тяг», например, при проектировании застройки Можайского шоссе в Москве? К тому, что несколько домов на протяжении 300 — 400 м тянутся унылой, скучной линией. Если бы этот проект был осуществлен, то «ансамбль» оказался бы, несомненно, хуже и однообразнее всякой другой улицы, застроенной по проектам разных авторов.

Мне кажется, что ограничивать понятие ансамбля, сводить его чуть ли не к повторению одних и тех же деталей, одним и тем же приемам композиции и т. д. ни в коем случае не следует.

В Ленинграде сейчас строится большой блок домов в Автове. В чем там единство? В том, что имеется порядок в установке основных объемов. Но если бы мы захотели трактовать, как основу ансамбля, то, что отдельные колонки повторяются здесь на всех фасадах, начиная с 4 — 5 этажа, то это было бы не большим достижением.

Основные задачи ансамбля, по-моему, состоят в организации пространства, в том, чтобы пространство было организовано в смысле логики и архитектурной воли, чтобы промежутки между объемами отдельных домов, разрывы, зелень, словом, все, что создает музыкальную последовательность в решении пространства, легло бы в основу нашего стремления к организации объемов. Но не следует впадать в схоластику организации форм, потому что это приводит к унылому однообразию. Если представить, что все будет регламентировано, ограничено какими-то правилами, что такая-то площадь отдается на откуп такому-то, а такая такому-то архитектору, это будет, в лучшем случае, несколько памятников хорошим авторам. Существо ансамбля — единство в многообразии.

С этой точки зрения Проспект 25-го Октября, который хотя и застроен подчас довольно мало интересными домами, все же своими зелеными площадками, производит впечатление необычайной цельности, хотя всем известно, что

при создании его и не было особого самоограничения со стороны авторов в индивидуальном толковании отдельных домов в пределах заранее созданной рамки, улицы, системы, которая включает многообразие, подчиняя его единству пространственного замысла.

Еще несколько слов об основном элементе, из которого, по-моему, складывается ансамбль города, — об архитектуре жилого дома. Об этом уже говорил т. Рубаненко и писал т. Буров.

Верно, что для жилых домов характерна не центральная, а ритмическая композиция, которая не выделяет жилой дом, как ось, а ставит его в ряд со всеми остальными домами. За последнее время мы стремимся строить жилые дома большой протяженности — в 150—300 м.

Я считаю, что как бы ни был велик квартал, его необходимо наполнять ограниченной длины домами. Это особенно важно и с точки зрения внутренней архитектуры квартала. Вопрос о предельной длине жилого дома является вопросом определенной направленности архитектурного жилья. Если мы хотим бороться со сверхмонументализмом в жилом строительстве, нужно ставить вопрос и о борьбе с сверхдлинными домами.

В связи с теми задачами, которые стоят перед нами в организации городских ансамблей, надо также поставить вопрос о том, чтобы авторы планировки городов были людьми высшей квалификации, чтобы они были в состоянии не только решить пространство одного квартала, одной улицы, но и организовать огромное пространство города в целом.

Г. А. СИМОНОВ

Ленинград

Три года тому назад, реализуя план развития и реконструкции Ленинграда, мы начали укрупненное концентрированное строительство кварталов в новых жилых частях города. Но прежнее вредительское руководство Ленсовета всячески тормозило это строительство, консервировало стройки и т. д. Только в этом году мы начали набирать темпы, ликвидируя прорывы последних лет.

В 1938 г. мы начали застраивать основную магистраль, основную ось города — Московское шоссе. Эта магистраль связывает новый центр Ленинграда (место строительства Дома Совета) с старым городом. Здесь мы на деле осуществляем принцип глубокой связи нового строительства со старым городом.

Затем мы оформляем еще одну из крупнейших магистралей Ленинграда — Неву, застраивая правый берег в районе Охты и левый в районе Щемиловки, где создается интересный узел — мост и площадь со зданием райсовета и начало новой дуговой магистрали.

Кроме того, большое строительство идет в новом юго-западном центре, в в районе ул. Стачек-Автово.

И сейчас у нас уже имеются основания сказать, что в этой большой работе мы конкретно реализуем принцип ансамблевой застройки, принцип, который заложен в самой природе социалистического города.

Мы осуществляем принцип ансамблевой застройки не только ради абстрактной архитектурной идеи. Создавая новые части города, мы заботимся о максимальном удовлетворении культурно-бытовых и прочих нужд и запросов будущих жильцов, строим развернутую торговую сеть, сеть детских учреждений, школ, больниц и т. п. Все это осуществляется по детально разработанным проектам планировки и застройки.

Все же в практике нашей работы встречается немало трудностей, неясностей, противоречий.

Остановлюсь прежде всего на вопросе о размере кварталов. Они запроектированы в 9—15 га. Как будто по этому вопросу дискуссии у нас не было, а на практике вскрывается целый ряд противоречий. Квартал в 15 га очень трудно решить не только с точки зрения его архитектурной структуры, но и в отношении создания четкой бытовой ориентации. В таком квартале будет очень трудно ориентироваться, найти нужный дом, квартиру и т. д. Все это на первый взгляд кажется мелочью, но в быту эти «мелочи» имеют огромное значение. Кроме того, такие большие кварталы обычно решаются без ясно выраженного центра, с целой системой подкварталов и т. д.

Мне кажется, что при хорошей организации внутриквартального бытового обслуживания наилучший размер квартала 9 га.

В более крупных кварталах надо практиковать устройство так называемых жилых проездов. Ширина таких внутриквартальных проездов не должна лимитироваться этажностью застройки. Мне кажется, что наличие таких проездов выгодно не только с точки зрения бытовой организации квартала, но и с точки зрения архитектурного решения школьных сооружений, сети детских учреждений и т. п.

Разумеется, нельзя отвлеченно решать вопрос о том, что лучше, «большой дом» или «малый дом»,— это схоластика. Если дом строится на крупной магистрали, он может быть «большим», может иметь колонны и т. д. Если же речь идет о проектировании более скромной, более спокойной, более, если можно так выразиться, интимной улицы, то, конечно, подход к проектированию должен быть совершенно иной. Все эти вопросы должны решаться в результате анализа конкретных условий.

Г. Я. ПАКЛИН

Баку

Если столица орденоносного Азербайджана — Баку — получила, наконец, законченный генеральный проект планировки, то такие города, как Кировабад, Нуха, Куба, Степанакерт и др., таких проектов еще не имеют, хотя разработка их уже давно поручена Азгоспроекту.

Кировабад, являющийся вторым промышленным центром Азербайджана, проектируется в течение 5 лет, но на сегодняшний день не имеет даже проекта первоочередного строительства. Между тем, строительство в городе идет непрерывно и зачастую не там, где нужно, например баню построили на центральной площади города.

Почему происходит такая длительная задержка разработки проектов?

Основная причина заключается в том, что малые города механически копируют стадии и объем планировочных работ Москвы, невероятно раздувая свои генпланы. Задерживают разрешение вопроса и наши республиканские организации, которые вот уже в продолжение четырех лет обсуждают, например, будет ли Дашкесанский металлургический завод в Кировабаде или в другом месте.

Нужно установить жесткие сроки, в течение которых должны составляться проекты планировки.

Далее, я считаю, что на авторов генеральных проектов планировки должна быть возложена ответственность за строительство города, которое осуществляется по их проектам. Это особенно важно для периферии, для таких, например, городов, как Кировабад, Куба, Нуха и др., которые не имеют городских архитекторов. Архитектор-автор должен являться непосредственным организатором реализации своего проекта, он должен персонально нести ответствен-

ность за качество его не только на бумаге, но и в натуре, за качество строительства города.

Далее, вопрос об отводе участков является одним из решающих практических моментов в планировке и строительстве города. Заявки на отвод участков задерживаются по 2—3 месяца, а то и больше. Такова, по крайней мере, практика Баку. Необходимо установить жесткие сроки по отводу участков под строительство примерно до 15 дней.

Тов. Бабуров в своем докладе почти ничего не сказал о сельскохозяйственной архитектуре. Между тем, наши колхозы, совхозы, МТС настоятельно требуют разрешения ряда принципиальных проблем сельскохозяйственной архитектуры.

Я думаю, что выражу общее мнение всех собравшихся здесь, если попрошу президиум правления нашего союза специально поставить на ближайшем пленуме вопрос о практике планировки и строительства наших колхозов, совхозов и МТС. Тем более, что по этому вопросу имеется соответствующее решение 1 Всесоюзного съезда архитекторов.

К. Н. ШАПШЕВ

Ленинград

Планировка и строительство здоровых социалистических городов требует тесной совместной работы архитектора-планировщика и гигиениста.

Я хочу остановиться на некоторых гигиенических вопросах, связанных с планировкой жилого квартала.

Очень важной проблемой, от решения которой зависят здоровье и отдых жителей крупных городов, является борьба с уличным шумом.

Ленинградский научно-исследовательский институт коммунального хозяйства поставил перед собой задачу изучить уличные шумы, причины их проникновения в наши кварталы и жилища и меры борьбы с ними.

Мы изучили уличный шум в Ленинграде, выражая его в децибелах. Мы знаем наиболее шумные районы и кварталы в городе, изучили причины их возникновения и создали особую шумовую карту Ленинграда, которая может послужить архитектору-планировщику полезным подспорьем в его работе.

Говоря схематично, можно сказать, что все шумы по причинам их возникновения разделяются на три категории: треть шумов зависит от грузовиков, треть— от трамваев и треть приходится на все остальные шумы.

Устраните от вашего квартала, скажем, трамвай — и вы сразу добьетесь уменьшения шума на 30—35%. Или устраните около дома грузовое движение — и эффект будет тот же.

Нас интересовало также распределение шумов по перпендикулярным и параллельным к шумовой магистрали улицам. Этот вопрос очень интересен для планировщиков в смысле расположения, например, школ. Установлено, что параллельные к шумовой магистрали улицы лучше защищены от шума.

Затем мы перешли к вопросу проникновения шума в кварталы. На основе дифракции шума и образования шумового конуса мы определили нахождение наиболее тихих мест в квартале, которые образуют перепад шумов в 20—25 децибел. Это особенно важно при расположении детских учреждений.

Далее, мы исследовали шумы, проникающие в наше жилище и возникающие в самом жилище. Для этого была создана специальная аппаратура по изучению звукоизоляции строительных конструкций.

В заключение необходимо подчеркнуть, что проектировщик должен более внимательно относиться к этим научно обоснованным сведениям, хорошо

знать их. В этом отношении уничтожение преподавания вопросов гигиены в архитектурных вузах в корне противоречит нашей основной установке в области градостроительства — сталинской заботе о человеке.

Необходима самая тесная связь между работой архитектора, планировщика и гигиениста — связь между теорией и практикой.

И. А. МАНАСЕВИЧ

Ленинград

Практика проектирования жилых кварталов в Ленинграде показала, что одним из наиболее сложных моментов в этом деле является размещение общественных зданий.

Как известно, на каждой магистрали есть такие точки, такие места, которые необходимо архитектурно акцентировать. Там, где этого нельзя достигнуть при помощи жилых зданий, нужно размещать общественные сооружения. Но общественные здания нельзя проектировать «вообще». Нужно заранее, еще при составлении проекта планировки, знать, какое именно это будет общественное сооружение, каково его назначение, каков объем, какой должна быть его ориентация, какими основными архитектурными приемами оно должно быть решено и т. д.

И вот проектировщик, на основе утвержденных плановых заявок и других официальных данных, предусматривает на данном месте строительство такого-то общественного сооружения. А потом оказывается, что намеченные объекты не строятся, что так называемые «реальные застройщики» становятся нереальными, а свободные участки приходится отводить под жилые здания. Затем, как это часто бывает, вновь появляется первый застройщик, отбирает «свой» участок и... снова не строит.

Такая канитель иногда продолжается очень долго. В Ленинграде, например, первоначальный проект застройки Московского шоссе предусматривал целый ряд общественных зданий (вузов, театров, кино и т. д.), а потом пришлось намеченные в плане места «заполнить» жилыми зданиями. В результате получилось, что одна из основных магистралей города застраивается почти сплошь жилыми зданиями, а общественные сооружения, которые должны были бы украшать магистраль, будут строиться на жилых улицах.

Как бороться с этим злом?

Во-первых, при проектировании жилого квартала не нужно вообще чрезмерно увлекаться общественными сооружениями. Они должны размещаться лишь в тех точках на площадях и других узлах, где это действительно является необходимым. Это — первый залог реальности проектирования.

Далее, необходимо добиваться перед горсоветами безусловного закрепления за данной магистралью запланированных им общественных зданий (театры, диспансеры и т. д.).

В отношении же объектов, которые не планируются городом (институты, техникумы, вузы, различные административные здания и т. д.), нужно перед центральными плановыми органами поставить вопрос о том, чтобы и это строительство учитывалось в планах горсоветов.

Наконец, нередко оказывается, что при застройке магистрали сроки строительства жилых и общественных зданий зачастую расходятся. В таких случаях надо отказаться от того, чтобы застраивать отрезок магистрали обязательно в один год. Необходимо допускать резервирование на 1—2 года необходимых участков для общественных зданий.

П. А. ГОЛОВЧЕНКО

Полтава

Почти 10 лет практической работы в Донбассе позволяют мне коснуться ряда актуальных вопросов, связанных с планировкой и застройкой городов и поселков Донбасса.

Почти все существующие города Донбасса возникли на базе старых рабочих поселков, которые в большинстве случаев расположены вокруг заводов и шахт. Лишь после революции эти поселки разрослись в города. И вот, когда при составлении планов реконструкции этих населенных мест доходило дело до установления величины разрывов между промышленными предприятиями и жильем, то Институт коммунальной гигиены, пользуясь нормативными данными Института им. Эрисмана, выдвинул требование об установлении разрывов в 1,5—2 км. Между тем, если эти разрывы применять в таких городах, как Сталино, Макеевка, Константиновка, Горловка, Никитовка, Серго, г. Орджоникидзе и ряд других, то их нужно было бы вообще уничтожить или, по выражению Института коммунальной гигиены, «обречь на естественную амортизацию». Следуя указаниям Института коммунальной гигиены, на такого рода «амортизацию» нужно было бы обречь почти 90% существующего строительного фонда городов Донбасса. И когда органы санитарного надзора все же требуют соблюдения этих нормативов, то нельзя даже по-серьезному спорить с ними, ибо это полнейшая бессмыслица.

Пора нам, архитектурной общественности, сказать свое веское слово по поводу многих чудовищных, а подчас и явно вредительских установок целого ряда организаций, которые «регулируют» нашу проектно-планировочную работу. В частности, необходимо заставить органы санитарного надзора бороться с промышленными вредностями не только путем санитарных разрывов, но и путем внедрения в промышленность способов нейтрализации производственных отходов и т. д. В этом отношении органы санитарного надзора почти ничего не сделали. Мне кажется, что необходимо обратиться к правительству с просьбой в законодательном порядке обязать наркоматы, чтобы при разработке производственных планов и технологических процессов предусматривать конкретные мероприятия по борьбе с дымом, копотью, газом и т. п.

Первоначальная схема районной планировки Донбасса была решена в в ультраурбанистическом духе. Так, например планировкой на территории Сталино-Макеевского района в 500 км² было сосредоточено 86 поселков и 2 города. По материалам переписи 1926 г. плотность населения на 1 км² достигала здесь рекордной цифры — 89%, уступая лишь одной Голландии, где плотность городского населения составляла в 1920 г. 92%.

Казалось бы, что размещение поселков и городов на сравнительно небольшой территории должно заставить не увеличивать их, а проявить максимальную заботу об их упорядочении и благоустройстве, тем паче, что территория, на которой можно строить, весьма ограничена. Однако в практике Гипрограда мы наблюдаем обратное.

Следует также отметить, что города Украины, за исключением четырехпяти, не имеют проектов вертикальной планировки. Больше того, отсутствуют и утвержденные проекты строительства первой очереди. Сплошь и рядом надземное и подземное коммунальное оборудование города осуществляется наглазок, что чревато весьма серьезными последствиями.

Наш пленум должен в своих решениях четко сказать, что без наличия проекта строительства первой очереди, разработанного с учетом всех элементов коммунального обслуживания города, нельзя разрешать финансирование городского строительства.

В. И. НОВИКОВ

Харьков

Тов. Бабуров в своем обширном докладе почти совершенно опустил вопрос о нормативах по градостроительству. Между тем, вопрос этот имеет для нас огромное практическое значение.

О чрезвычайно низком качестве действующих сейчас норм здесь говорили много. И, по сути дела, их и нельзя называть действующими, так как в нашей практической работе с ними и делать-то нечего.

Я хочу остановиться на том, в каком направлении следует пересмотреть существующие нормы.

У нас есть нормы улиц, кварталов, отдельных зданий и т. д. Но они обычно составлялись узкими специалистами и не нашли своей проверки под углом зрения требований экономики города и основных архитектурно-планировочных требований. Наш пленум должен поставить вопрос о том, чтобы новые нормы были составлены для города в целом, как единого комплекса. В этом случае нормы будут избавлены от своего основного порока — эклектичности, распыленности, несогласованности.

Приведу характерный пример. Донецкий госсанинспектор при даче заключения по планировке поселка Лидневка-Петровка, в котором живет 12 000—15 000 человек, пишет: «От согласования воздержаться. Предъявить проектной организации следующее требование: улицы магистральные в поселке должны быть 50—75 м, улицы второстепенные должны быть 35—40 м, количество жилплощади на конец третьей пятилетки должно быть 9 м², как санитарный минимум...» и целый ряд других требований в таком же духе.

Когда мы категорически запротестовали против этого, госсанинспектор «обосновал» свое требование действующими нормами, в частности нормами на улицы. И действительно, такие стандартные «уличные» нормы существуют по сей день.

Практика планировки на Украине дает нам основания выдвинуть по данному вопросу ряд конкретных предложений, часть которых не совсем совпадает с теми, которые сделал в своем докладе т. Бабуров.

Тов. Бабуров предложил нормы по кварталам: для менее крупных городов 9—12 га, для небольших городов 6—8 га, и для поселков 4—6 га. Мы имеем уже достаточный опыт планировки поселков, а также средних, небольших и крупных городов на Украине. Проектно-планировочной работой нами охвачено свыше 40 городов. Мы в своей работе допускали ошибки, о которых здесь говорили; например, мы проектировали бульвары в 150 м, улицы в 100 м шириной. Жизнь поправляла нас, учила. И сейчас, на основе большого опыта, мы можем сказать, что те нормы, которые предлагал Бабуров, чрезмерно велики и не оправданы ни архитектурно, ни гигиенически, ни экономически. В отношении величины кварталов мы считаем необходимым вместо 9—12 га установить соответственно 7—10 га, вместо 6—8 га — 3—7 га, вместо 4—6 га — 2—4 га, поскольку и в последней группе (поселковой) мы имеем дело с малоэтажной застройкой индивидуального порядка.

В городах для главных улиц мы рекомендуем ширину в 25—40 м, для второстепенных — 20—35 м и для жилых улиц — 18—20 м. В поселках: для главных улиц — 20—30 м, второстепенных — 18—22 м и жилых — 16—20 м, причем

необходимо уточнить, что под этими размерами мы понимаем разрыв между красными линиями. В целом ряде проектов планировки не учитывалось то обстоятельство, что улицы имеют отступы, которые входили в площадь квартала. Эти зеленые полосы должны быть элементом самой улицы.

Конечно, мы не можем утверждать, что наши выводы по нормативам, в частности те, которые я привел, безупречны. Союз архитекторов должен суммировать опыт большого числа проектно-планировочных организаций и отдельных практиков, данные научно-исследовательских учреждений и помочь наркоматам союзных республик разработать новые нормы, удовлетворяющие подлинным требованиям социалистического градостроительства.

Акад. арх. Г. И. КОТОВ

Ленинград

Проблему ансамбля в городском строительстве никак нельзя ограничить вопросом об архитектурно-художественном ансамбле города. Говоря об ансамбле городского строительства, я должен подчеркнуть, что вопрос этот далеко не выяснен, и я в настоящий момент не берусь выяснить его до конца. Но нужно постараться уточнить некоторые обстоятельства, которые мешают осуществлению этих ансамблей.

В докладах почти исчерпывающе и с разных сторон показана картина кипучего строительства советских городов. Я умышленно сказал «почти», потому что мне кажется, что среди этих докладов должен был бы быть еще доклад, например, о водоснабжении, о канализации. Это тоже вопрос весьма «темный», спорный для планировщика.

Картина бурного строительства и реконструкции наших городов, к сожалению, омрачена рядом серьезных недочетов. Все докладчики были настолько объективны, что, говоря о больших успехах, не умалчивали и о недостатках и неудачах нашей проектно-планировочной и строительной практики.

Анализируя эти противоречия, — положительные достижения и отрицательные стороны практики,— нужно, очевидно, признать, что уже наметился какой-то объект работы в области ансамбля градостроительства — в области согласования наших общих принципиальных задач с практикой, с реальным строительством.

Перед нами задача — строить города самого разнообразного масштаба, строить планово на огромной территории Советского государства.

Слово «город» в нашем понятии объединялось синтетически с понятием огражденного или даже защищенного места, в известной мере отделенного от страны, — понятием, вполне соответствовавшим обстоятельствам жизни в прошлом. Это понятие теперь уступило место новому, социалистическому пониманию значения города,—города, не отгороженного враждебно от всей страны, а являющегося центром хозяйственной и культурной жизни.

Вот с таким представлением, мне кажется, точно увязываются вопросы транспорта, о которых говорилось в докладах на пленуме. Город, для подъезда к нему, должен иметь открытые со всех сторон дороги, он должен в этом отношении выходить за свои пределы. Этим самым в какой-то мере обеспечивается возможность осуществления ансамбля города и района и даже, если хотите, ансамбля, единства всей страны.

Автострады, о которых говорил здесь т. Страментов, соединяя колхозную деревню с городом, приобщают ее к культурной жизни; эти автострады уже рисуются нам частью того ансамбля городского строительства, о котором мы должны заботиться.

Каковы основные стороны градостроительства и связанные с ними вопросы? Это прежде всего — освоение ненаселенной местности, приспособление ее для жилья, гигиенические вопросы, вопросы поддержки здоровых условий местности, борьба с ее загрязнением. Далее идут элементы инженерии, крайне сложные в условиях современного города.

Эти факторы в основном и определяют ансамбль городского строительства.

Я думаю, что сказанное мною об ансамбле городского строительства не умаляет значения архитектурно-художественного ансамбля, — эта проблема важна сама по себе. Докладчики справедливо обращали внимание на вопрос о согласовании различных сторон городского строительства, ибо только это придаст городу целостность. Нам нужна база, которая объемлет все виды строительства, которая консолидирует ансамбль поистине социалистического города. Если мы не учтем эту сторону, то никакого социалистического города мы не создадим.

Что такое социалистический город? Он складывается в условиях быта. Но можно ли сказать, что эти условия уже окончательно сложились? Конечно, нет. Но мы знаем, что социалистический город должен предоставить населению все возможности для веселой, радостной, счастливой жизни, о которой говорит нам и которую строит нам наш любимый вождь товарищ Сталин.

Вот этих предпосылок и установок нам вполне достаточно, чтобы, удовлетворяя требованиям сегодняшнего дня, мы могли бы работать над созданием подлинного социалистического города.

Однако нельзя не признать, что архитектура наших городов пока недостаточно радостна, еще далеко не соответствует указаниям товарища Сталина и велениям жизни. По крайней мере я думаю, что периметральная застройка, к которой, повидимому, многие сейчас начинают склоняться, вряд ли может удовлетворить нас как в бытовом отношении, так и в отношении художественного оформления нашего жилья. Советский архитектор должен в решении каждой задачи уметь сочетать эти две основные функции социалистического градостроительства — утилитарную и эстетическую. В правильном сочетании этих двух функций — залог создания подлинных ансамблей наших социалистических городов.

Между тем, мы в своем архитектурном творчестве часто отмежевываемся от инженерии, от техники, от науки. Избегая такой отчужденности, изолированности, архитектор должен стать ближе к представителям науки и инженерии, которые помогают строить город, должен активно участвовать в составлении всех элементов генплана, должен освоить требования своих товарищей инженеров, товарищей, работающих в области гигиены и изучения природы данной местности, которую предстоит застроить. Только тогда мы получим в генплане нужный нам синтез, ансамбль, жизнеспособный в своем развитии.

Ю. Г. КРУГЛЯКОВ

Ленинград

Многие архитекторы недостаточно серьезно относятся к столь важному государственному делу, как планировка и строительство городов. Проиллюстрирую это на примере планировки Московского шоссе в Ленинграде.

Московское шоссе — одна из крупнейших новых магистралей Ленинграда. Первый вариант планировки этой магистрали представлен на утверждение президиума Ленсовета за подписью проф. Ильина в таком виде, что этот проект пришлось затем радикально переделать. Было очень много ошибок. Вся система Московского шоссе идет по меридиану; между тем, основное направление жилых зданий было запроектировано экваториально. Следовательно, в этих домах

нельзя было бы строить четырехквартирные секции и они были бы менее экономичны. Целый ряд важных вопросов, например о сети детских учреждений, в проекте вовсе не был проработан или проработан плохо, несерьезно. В результате длительной работы экспертной комиссии и коллектива работников АПО Ленсовета удалось в корне переделать проект планировки.

Что это в данном случае? Отсутствие планировочной культуры или несерьезное отношение к важному делу?

Из уважения к проф. Ильину, как хорошему архитектору, должен сказать, что это было недопустимое отношение к работе.

Надо относиться серьезнее к этому делу, надо воспитать в архитекторе чувство ответственности, государственное отношение к работе над проектом.

Я хочу остановиться еще на нескольких конкретных вопросах в области планировки городов.

Тов. Бабуров, критикуя в своем докладе механистичность подхода к целому ряду вопросов и решений планировки, сам впал в такую же ошибку. Он предлагает для средних городов — квартал в 6—9 га, этажность для крупных городов — такая-то и для малых такая-то. Дело ведь не только в размере города. В Ленинграде есть малые кварталы, а в средних городах могут быть большие, равно как и в отношении этажности нельзя решать вопрос так механически. Разумеется, чем плотнее город, тем выше там должна быть этажность, но при этом надо иметь в виду, что и местные условия имеют большое значение. Нельзя, например, рекомендовать 3—4 этажа или 4—5 этажей, потому что и от одного этажа многое зависит. Если в 5-этажных зданиях не предусматривать устройства лифта, то это будет нарушением элементарных удобств жильцов. Норму в 3—4 этажа тоже нельзя механически применять. Надо учитывать, что, например, 3 этажа капитальной застройки в кирпиче обойдутся намного дороже, чем 4 этажа. Говорить о 2—3-этажной застройке надо, как о застройке облегченного типа.

В планировке мы подошли вплотную к вопросу о регламентации плотности в жилых районах. В постановлении партии и правительства о генеральном плане реконструкции Москвы даны примерные нормы плотности заселения кварталов. Но что делают некоторые планировщики? Они компенсируют свои стремления к экстенсивной застройке, давая экстенсивный жилой район. Если, например, все школьные участки в Москве вместе с теми, которые будут строиться в ближайшие 2—3 года, были бы отведены по норме в 2 га на школу, то, например, в кольце «А» вся территория должна была бы быть занята только школами. Этого, конечно, не будет, потому что противоречит здравому смыслу.

Нужно относиться к правительственным указаниям по планировке и застройке городов не формально, а уметь разбираться в их сущности. Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР о генеральном плане реконструкции Москвы, затем февральское постановление СНК СССР 1938 г., постановление СНК по детским садам и яслям — все они направлены к тому, чтобы дать действительно рациональную планировку города, которая на деле помогла бы осуществлению сталинского лозунга заботы о человеке. Эту идею мы сможем провести в жизнь тогда, когда будут реальные нормы, которые позволят возводить наши стройки в намеченные сроки и создавать подлинно социалистические города, достойные великой сталинской эпохи.

М. Л. ДАВИДОВИЧ

Харьков

В условиях планового социалистического хозяйства городское строительство на территориях, связанных единой системой транспорта, общей энергетической базой, взаимным производственным, жилищно-коммунальным и

культурно-бытовым обслуживанием, должно быть организовано комплексно.

На примере одного из мощно развивающихся районов—Донецкого промышленного бассейна — мы убедились, что даже размещение отдельных небольших поселков без решения ряда вопросов по Донбассу в целом подчас совершенно невозможно.

Отсюда вытекает необходимость составления проектов районной планировки, обеспечивающих плановое и согласованное размещение на территории данного района как отдельных производственных предприятий, так и населенных мест. Одновременно должны быть решены все вопросы транспорта, энергоснабжения, водоснабжения, канализации и т. п.

Районная планировка должна быть построена на основе техно-экономического изучения перспективного плана развития экономического района, увязывающего все основные проблемы народно-хозяйственной жизни в данных территориальных границах. План этот должен определить на известный период (10—15 лет) развитие производительных сил района, включая и сельское хозяйство и транспорт, а также правильное размещение их на территории района. Это даст возможность построить трудовой баланс рабочей силы, схему расселения трудящихся, рационально решить инженерно-техническое оборудование территории (транспорт, дороги, водоснабжение, канализация, энергоснабжение, зеленые насаждения и т. д.).

Размеры территории, охватываемой районной планировкой, могут колебаться от незначительных (в отдельных случаях включая один или даже часть административного района) до нескольких административных районов и даже области. При этом необходимо подчеркнуть, что границы экономических районов, охватываемых районной планировкой, не всегда совпадают с границами административных районов.

Районная планировка на данном этапе социалистического строительства должна проводиться в выборочном порядке лишь для тех районов, которые в силу своего экономического положения и наличия естественных ресурсов занимают ведущее место в народном хозяйстве Союза или отдельных республик.

Проекты районной планировки должны, по-моему, разрабатываться по особым заданиям правительств союзных республик и утверждаться Совнаркомом Союза ССР.

Н. З. ВАЛИШИН

Петрозаводск

Союз архитекторов, к сожалению, мало интересуется реконструкцией и застройкой небольших городов. Это сказалось и в докладах, заслушанных на пленуме. В них приводились примеры из практики строительства Москвы, Ленинграда, Харькова и других крупных городов, но почти совершенно не упоминались так называемые «маленькие города», на реконструкцию которых государство ежегодно отпускает десятки и сотни миллионов рублей.

И в значительной мере вследствие того, что союз не интересуется этими малыми городами, планировка и застройка их зачастую ведутся безобразно.

Ярким примером этого может служить проект планировки Петрозаводска, разработанный Гипрогором в Ленинграде. Когда мы приступили к строительству по этому проекту, у нас ничего не получилось. Там, где в проекте значится гладкое место, в натуре оказываются овраги, ямы, горки. Когда мы начинаем проводить красные линии, получаются искажения на 100—120 м.

Почему это произошло? Потому, что проект был составлен на неточной геодезической основе. Гипрогор, видимо, не интересовался тем, какой геоде-

зический материал ему представили, — лишь бы было чем «обосновать» проект.

Горсовет Петрозаводска не может изыскать средств для осушения болот в тех местах, которые по проекту отведены под индивидуальную застройку. Между тем, проектом не учтены хорошие, сухие места, где можно было бы развернуть первоочередное строительство.

Больничный городок был запроектирован на участке, где нет ни водопровода, ни канализации, ни освещения. Пришлось подыскать другой участок для строительства больничного городка.

Еще хуже дело обстоит с гипрогоровским проектом городской канализации и водопровода, который совершенно не соответствует местным условиям.

В проекте предусмотрены песок, глина, местами валуны, а в натуре — сплошная скала, причем на довольно большом протяжении запроектированной магистрали.

Сейчас проект приходится коренным образом переделывать, потому что руководствоваться им в практической работе невозможно.

Союз архитекторов обязан уделять должное внимание вопросам планировки и застройки не только крупных, но и малых городов.

Ш. ШАРАФУДИНОВ

Казань

Благодаря ленинско-сталинской национальной политике нашей партии Татария за 20 лет существования советской власти превратилась в цветущую республику с большой промышленностью и с высоко развитым сельским хозяйством.

Культурным и благоустроенным городом стала столица нашей республики Казань. Проведена значительная работа по благоустройству и других городов республики. Но наши успехи в области градостроительства были бы несравненно больше, если бы враги народа не приложили к этому ответственному участку социалистического строительства свою предательскую руку.

Взять хотя бы проектирование Казанского оперного театра. Для строительства театра первоначально было отведено место, вполне согласованное с общим ансамблем города. Однако враги народа, проникшие в руководящие органы республики и горсовет, решили перенести строительство на место Державинского сада. И вот этот сад, служивший местом отдыха для трудящихся, был дочиста вырублен. Сейчас идут разговоры о переносе театра на новое место, хотя на строительство уже затрачено около 2 млн. руб.

Вредительство коснулось также составления проекта планировки так называемой Большой Казани. Это дело тянулось очень долго. Только в 1938 г. Гипрогором, наконец, был разработан проект, который сейчас послан в Москву на утверждение.

Но одного проекта планировки мало. Надо, чтобы проект осуществлялся. А для этого нужна крепкая строительная организация, оснащенная необходимым оборудованием. Между тем, в Казани есть лишь один хиленький трест, который из года в год несет миллионные убытки. Каждая организация, как правило, строит сама для себя. В результате получается разнобой в строительстве, что не может не отражаться на архитектурном облике города. Казани нужен мощный строительный трест.

Планировкой районных центров занимается у нас Таткомпроект. Но, к сожалению, он проектирует на перспективу в 20—30 лет колоссальные города, а осуществление этих проектов практически невозможно. Я думаю, что проек-

тирование районных центров надо начинать с главного, с первой очереди строительства. Тогда эти проекты окажутся реальными.

Далее, при планировке районных центров зачастую не учитывается использование местных строительных материалов. Например, проекты Таткомпроекта рассчитаны главным образом на дерево, которое приходится возить за тысячи километров. Это, конечно, совершенно неправильно.

Проф. А. Л. ЭЙНГОРН

Харьков

В области гражданской архитектуры мы долгое время интересовались главным образом вопросами проектирования. Архитекторы очень мало думали о том, что получается в натуре из тех проектов, которые они выполняли. И только осуществление лозунга «архитектор на леса» создало перелом в отношении архитектора к строительству. Сейчас мы говорим уже не столько о проекте, сколько о конкретном сооружении. Архитектор стал более активно бороться за правильное и своевременное осуществление своего проекта в натуре.

К сожалению, в области архитектурно-планировочного дела такого перелома еще нет. Это, в частности, видно и из докладов, которые мы заслушали на пленуме. Почти каждый из этих докладов базируется не столько на практике строительства, сколько на практике проектирования. А если практика строительства в них в какой-то мере и отражена, то это касается почти только Москвы и Ленинграда. Об условиях и качестве строительства в других городах, о практических выводах, которые можно сделать на основе этого конкретного строительства, докладчики почти ничего не сказали, за исключением разве чисто анекдотических примеров того, как в ряде мест извращаются принципы планировки советских городов.

Мне с группой специалистов недавно пришлось по поручению Наркомхоза УССР обследовать строительство в Днепропетровске. Оказалось, что этот крупный индустриальный центр, с 500 000 населения, имеющий генеральный проект планировки, законченный еще в 1933 г. и хотя не утвержденный правительством, но одобренный местными органами (горсоветом, облисполкомом и т. д.), что этот крупный город застраивается совершенно хаотично, без всякого плана.

В центральных частях этого города сохраняются целые районы одноэтажной застройки. Вокруг города за последнее время неорганизованно возник целый ряд поселков, причем сплошь и рядом заводы строят «свои» поселки в зоне задымления, железная дорога в полосе отчуждения строит «свои» поселки. Сейчас заканчивается, например, постройка 3-этажного железнодорожного поселка на 10 000 населения. Он расположен между двумя железнодорожными сортировочными станциями так, что к нему даже подъехать нельзя. Да и пешком пробраться к нему можно, лишь пролезая под вагонами и рискуя быть перерезанным.

Город продолжает строиться на правом берегу Днепра, где возник и развивался старый город. Территория для расширения города здесь весьма ограничена. Здесь имеются овраги, которые в течение многих лет разрабатываются в качестве глинищ для кирпичных заводов. Между ними остаются незначительные участки, которые можно застраивать. Между тем, кирпичные заводы не только не выводятся отсюда, хотя это было решено еще в стадии составления генерального проекта в 1932 г., но непрерывно расширяются. В течение этих лет вредители и головотяпы вложили в эти кирпичные заводы миллионы рублей.

Рис. 22. Харьков. Площадь им. Дзержинского

Рис. 23. Панорама Большого Запорожья

Ни горсовет, ни другие местные организации ничего не предпринимают, чтобы приостановить это хищническое уничтожение единственной территории, на которой может развиваться город.

А проект планировки города покоится в архиве, о нем никто не вспоминает. Хорош он или плох, это иной вопрос, да этим никто и не интересуется, хотя на него затрачены большие государственные средства.

В Днепропетровске есть архитектурно-планировочное управление, есть областная организация союза архитекторов, но никто ничего не делает для того, чтобы упорядочить застройку города, оздоровить его.

Такое положение совершенно нетерпимо. Наша архитектурная общественность обязана по-большевистски бороться за выполнение плана планировки и реконструкции города, давая сокрушительный отпор всяким антигосударственным тенденциям в этой области.

А. С. ВАЙНЦВАЙГ

Москва

Болезни планировки пережили не только градостроители, но и работники промышленного строительства. Так же часто, как проектировались жилые дома без плана застройки квартала, мы проектировали и строили отдельные цеха, не имея плана завода. Строили заводы, не увязав их генерального плана с генеральными планами соседних предприятий. В результате получалось, что, например, железная дорога одного предприятия перерезала территорию другого.

Более широко мы начали подходить к планировочным задачам примерно с 1932 г., когда на базе опыта Черниковской площадки (близ Уфы) был проработан объединенно план 3—4 заводов. Этот опыт показал нам, что решать планировку промышленного предприятия в отрыве от общего решения задач расселения и от транспортных проблем невозможно, что только решая одновременно планировки промышленности, города и транспорта мы можем быть уверены, что наша задача будет решена правильно, что, например, выбранное для поселка данного завода место не окажется задымленным другим заводом, что расположенный выше по реке завод не испортит источник водоснабжения и т. д.

Мы поняли, что раньше, чем решать данную конкретную задачу, мы должны широко подойти к вопросу, оглянуться во все стороны, посмотреть, что делается вокруг нас, в какую сторону целесообразно направить развитие строительства.

И вот этот переход от узкой задачи своего ведомства к рассмотрению вопроса в межотраслевом масштабе, т. е. переход к районной планировке, в известной мере завершил нашу планировочную эволюцию в области промышленного строительства.

Важность районной планировки подчеркнута в постановлении СНК СССР от 26 февраля 1938 г. В этом постановлении сказано, что выбор площадки для промышленного строительства должен производиться на основе схемы районной планировки. Думается, что это указание относится не только к промышленному проектированию.

Как нужно рассматривать районную планировку? Нам представляется, что это архитектурно-планировочная задача, так как решается она методом планировочного анализа. Только планировочный анализ позволяет судить, можно ли в данном месте строить город, организовывать промышленность

Тов. Давидович говорил на пленуме о планировке Донбасса. Я не представляю себе, как можно сделать планировочный анализ в масштабе такой территории.

Мы делаем планировочный анализ только в масштабе не менее 1 : 25 000, ибо иначе не будет видно территории, на которой мы должны расположить то или иное предприятие. В противном случае может случиться, как сказано у великого русского поэта Некрасова, что «гладко было на бумаге, да забыли про овраги, а по ним ходить».

Задача заключается в том, чтобы путем планировочного анализа выяснить, можно ли на данном месте расположить город, промышленное предприятие и т. п. В нашей практике были случаи, когда с точки зрения экономики считали нужным располагать заводы вокруг теплоцентрали. Проектировалась грандиозная теплоцентраль, и затем в районе намечалось расположение промышленности. Однако планировочный анализ затем показал, что в зоне действия данной теплоцентрали мы имеем весьма ограниченное количество территорий, на которых можно расположить потребителей пара, даваемого ТЭЦ. Бывают случаи и обратного порядка. В Кемерово, например, была запроектирована теплоцентраль мощностью в 250 000 квт, и когда уже была сооружена часть ее на 150 000 квт, то оказалось, что предприятия, которые могли разместиться на данной территории, в состоянии были использовать не больше 75 000—100 000 квт.

Это значит, что районная планировка не только помогает решить узкие конкретные планировочные задачи, которые мы перед собой ставим, но помогает и нашим плановым органам в общегосударственном планировании.

При планировании размещения промышленности мы должны учитывать, что одним из серьезнейших факторов является территория, что возможность правильного размещения промышленности на данной территории является часто не меньшим, если не большим лимитом, чем сырьевые запасы, вода и т. п. Так, например на Бляве строится медеплавильный завод, а на базе этого завода намечались заводы по выработке серной кислоты и туков. Уже начали планировать перенос в этом районе линии железной дороги Актюбинск — Орск, по которой должны были направляться актюбинские фосфориты. Планировочный же анализ показал, что на этой территории можно едва расположить только медеплавильный завод. В результате пришлось пересмотреть технологический процесс, на месте использовали только богатую руду с получением твердой серы, а бедную руду решено направлять в соседний Орский район, где можно развернуть весь комплекс промышленности.

Но чтобы сделать такой планировочный анализ, архитектор должен решать задачу комплексно. Мне кажутся странными разговоры о какой-то специализации в планировочной работе. Здесь говорилось о том, что архитекторы-планировщики часто забывают о санитарии, о транспорте. Но ведь и архитектор, проектирующий жилой дом, может «забыть», что, скажем, мусоропровод должен быть на кухне, а не в спальне, что дым следует выпускать в трубу и т. д. Архитектор-планировщик должен рассматривать весь комплекс вопросов. Ни для одного проекта планировки нельзя безоговорочно принять оптимальные требования специалистов по вопросам гигиены, транспорта, канализации. Задача заключается именно в том, чтобы проанализировать, сочетать все эти требования и найти приемлемое оптимальное общее решение.

Нам нужен архитектор-планировщик с широким кругозором, способный разбираться во всех основных вопросах градостроительства. Он должен уметь определять, что является в проекте ведущим и что подчиненным. Тогда он сможет правильно решить всю задачу. Это позволит также резко сократить объем и конкретизировать содержание проектно-планировочных работ.

Подпись архитектора-планировщика должна быть самой ответственной подписью на проекте. И за свои решения, за свою точку зрения автор проекта должен драться с большевистским упорством.

Проф. В. А. ВИТМАН

Ленинград

Многие наши города имеют довольно сложную планировочную историю. Целый ряд проектов, принятых соответствующими органами, в результате не кладется в основу дальнейшего строительства. Причин тут было высказано довольно много. С одной стороны, качество самого проекта, с другой — изменившиеся установки по тем или иным вопросам, в частности по профилю населенного пункта.

Как средство приближения проекта к реальности, предлагался детальный проект первоочередной застройки. И это, конечно, правильно. Детальный проект, учитывающий насущнейшие нужды города, и должен приближать генплан к действительности. Но если этот утвержденный план будет повешен на стенку и мы будем заниматься исключительно детальным проектом, а затем, окончив его, перейдем к проектам застройки и т. д., то получится та же картина, когда через 2—3 года на устаревшие проекты не будут обращать никакого внимания.

Необходимо добиться такого положения, чтобы утверждение проекта не являлось его конечным этапом, чтобы работа над проектом, над любой его стадией, продолжалась и по его утверждении, с учетом всех тех коррективов, которые диктует жизнь. Главным образом это касается железнодорожного узла, который, как правило, к моменту утверждения генплана не бывает решен. В результате, например, в Ленинграде сейчас предстоит большая работа над утвержденным проектом, вытекающая из коррективов, внесенных последующим решением железнодорожного узла.

Поэтому, мне кажется, что основное, чего мы должны добиваться, это чтобы автор проекта не считал свою работу законченной после утверждения основного проекта.

Он должен принимать непосредственное участие и в других стадиях проектирования и в самом строительстве, по крайней мере на ближайшие годы реализации проекта, когда будет подготовлена определенная смена кадров, которая могла бы продолжать намеченные проектом тенденции.

На пленуме много говорилось и о нормах проектно-планировочных работ. Но прежде чем говорить о них, нужно уточнить целый ряд понятий.

До сих пор, например, еще нет общепринятого понятия ширины улицы. Так, некоторые включают в ширину улицы проезжую часть, тротуар и некоторую полосу зелени. Застройка, по их мнению, может отступать от красной линии. Но тогда фактическая ширина улицы будет уже несколько иной.

Нужно вначале установить твердые понятия, а затем уже детализировать и самые нормы.

Считаю нужным несколько остановиться на вопросе об отводе участков под строительство. Тут архитектор т. Дадашев указал, что если в городе отводятся территории для таких больших организмов, как университет, то нужно обязательно знать план развития их на три года и дать только территорию, необходимую для застройки на этот период. Такой подход, по-моему, недопустим. Мы не можем себе представить, скажем, что университет, развернув строительство, через три года будет вынужден искать новую территорию для завершения своей строительной программы. Задача планировщика — найти такой участок, который примыкал бы с одной стороны к оформленным участкам, а с другой имел бы тыл для свободного развития.

Еще несколько слов об учебных планах ЛИИКСа. Нам предлагают готовить планировщиков путем введения в учебные планы разработки двух проектов: одного — на втором семестре 4-го курса и другого — на первом семестре

5-го курса. Между тем, по нашему собственному плану, разработанному осенью этого года, предполагалось, что студенту-дипломнику будет предоставлена полуторамесячная преддипломная практика, чтобы он мог на месте собрать нужные для проекта материалы, а затем уже в течение шести месяцев работать над ним под руководством профессора. К сожалению, наш план был отвергнут.

В настоящее время срок обучения уменьшен с 5 лет до $4\frac{1}{2}$ лет. Дипломное проектирование начинается сразу после окончания семестра, и студенты не имеют возможности изучить проектируемый объект.

Если до последнего времени мы рассматривали дипломную работу, как работу, на которой студент учится под руководством профессора, то Комитет по делам высшей школы смотрит на нее, как на отчет уже законченного инженера-архитектора, и профессор в данном случае является уже не руководителем, а консультантом. Это значительно ухудшает качество учебы. К тому же следует добавить, что время, отведенное на планировочные дисциплины, снижено до минимума. Так, например темы «Садовое и парковое искусство» и «Дренология» должны быть уложены в 42 часа.

Необходимо увеличить сроки обучения до 5 лет и, кроме того, после летней преддипломной практики предоставлять студенту 6 месяцев на выполнение дипломного проекта.

Некоторые ставят вопрос об установлении специальности инженера-планировщика. Отмечу, кстати, что еще лет 6—7 тому назад ставился вопрос о трех специальностях: инженер-планировщик, инженер-архитектор-планировщик и архитектор-планировщик. Москва тогда всячески старалась провести эти три профиля. В Ленинграде мы от этого отказались, считая, что архитектор-планировщик должен быть достаточно подготовленным в знании всех смежных дисциплин.

Рядом с архитектором-планировщиком должны работать квалифицированные специалисты по соответствующим разделам проекта. Между ним и этими специалистами не должно быть никаких средостений, никаких промежуточных специалистов вроде инженера-архитектора-планировщика, знающего все понемногу.

А. С. ИНЦКЕРВЕЛИ

Тбилиси

За годы советской власти в Грузии проделана большая работа по реконструкции городов и других населенных мест. Неузнаваемы стали такие города, как Тбилиси, Батуми, Чиатура, Поти и др., выросли новые поселки при промышленных предприятиях, совхозах, реконструированы старые и созданы новые курорты, из которых многие являются всесоюзными здравницами.

Но нужно отметить и теневые стороны реконструкции наших городов. Вредители во многих случаях размещали санатории, рабочие поселки и городские жилые кварталы вблизи от промышленных предприятий в вредных санитарных и природных условиях.

НТС Тбилисского горсовета продолжает утверждать проекты одноэтажных индивидуальных домов, которые строятся без элементарного коммунального обслуживания. Между тем, районы, которые застраиваются подобными строениями, должны по генеральному проекту реконструкции Тбилиси войти в центральную часть города.

На пленуме много говорилось о городском ансамбле, но никто не упомянул о необходимости учета исторически сложившегося лица города и его специфики, например города, расположенного в гористой местности. Силуэт Тбилиси, например, в основном определяется горой Давида.

Механическое применение при планировке городов Грузии архитектурных приемов Ленинграда и ряда других городов приводит к грубейшим извращениям самой идеи архитектурного ансамбля.

Проф. А. Д. КРЯЧКОВ

Новосибирск

Вряд ли какой-либо район нашего Союза так изменился за годы советской власти, как Западная Сибирь. Создание Урало-Кузнецкого комбината вызвало к жизни новые города — Сталинск, Прокопьевск, Ленинск и др. Эти города выросли за две сталинские пятилетки. Реконструируются и старые города, увеличиваясь во много раз. Население Новосибирска выросло с 60 000 до 400 000. Барнаул, Омск и другие города обзавелись водопроводом, канализацией, трамваем и другими сооружениями, которых не знала дореволюционная Сибирь.

Строительство в Сибири развернулось бы еще больше, если бы этому не помешали враги народа. Фашистские наймиты причинили нам много вреда. Начиная с 1930 г., в Сибири имела место вредительская деятельность германского архитектора Мая. Именно по его проектам начали строиться новые сибирские города — Сталинск, Прокопьевск, Белово.

Система строчной застройки, в корне противоречившая сталинской заботе о человеке, стала применяться в первую очередь в Сталинске. Здесь по этой системе было выстроено около ста каменных четырехэтажных корпусов. Кемерово получил тупиковые запутанные улицы, исправить которые сейчас чрезвычайно трудно.

По указке врагов народа, засевших в горсоветах, крайисполкоме и промышленных предприятиях, в Кемерово, Сталинске и ряде других городов насаждались так называемые аварийные поселки. Проектные работы по планировке городов всячески тормозились, срывалось кредитование проектирования и т. д. Все это на долгие годы дезорганизовало у нас проектно-планировочные работы. Так, по Прокопьевску они затянулись на 7 лет, по Новосибирску — на 11 лет, по Ленинску — на 8 лет, Томску — на 6 лет и т. д. А жизнь городов шла своим чередом, города строились без планов, хаотично.

Необходимо также отметить, что сами проектные организации, которые вели это проектирование (Гипрогор, Горстройпроект и ряд местных организаций), в большинстве случаев относились не совсем по-советски к своей работе. Кроме затяжки самих работ, мы имеем много непродуманных и неправильных планировочных решений. Тень гигантомании легла на планировку Новосибирска, Сталинска, Кемерово (площади в 10 га, улицы в 100—150 м шириной, игнорирование сложившейся сети улиц и т. п.). Формализм и неряшливость в планировках Новосибирска, Томска, Сталинска общеизвестны. Недостатки в проектах способствовали и грубейшим нарушениям строительной дисциплины.

К сожалению, и сейчас наблюдаются безобразные факты, с которыми местные руководящие органы и наша архитектурная общественность еще слабо борются. В Барнауле, новом центре Алтайского края, начатое строительство Дома Советов неожиданно, без всяких основательных причин, почему-то переносится на другое место. В связи с этим и основная поперечная магистраль, ведущая к Оби, переносится на 200—250 м, изменяется планировка всего центра города. И все это делается только потому, что на месте, где намечался Дом Советов, расположены склад и два деревянных дома, которые принадлежат ведомству, не желающему их сносить.

Кузбасс крайне нуждается в проведении районной планировки. Враги народа систематически мешали этому. Но, к сожалению, и по сей день нами ничего не сделано, чтобы осуществить это важное мероприятие.

Таких примеров можно привести много. Они свидетельствуют о том, что мы еще слабо боремся за ликвидацию последствий вредительства в области планировки и строительства городов.

А. М. ЗАСЛАВСКИЙ

Москва

Историческое постановление партии и правительства о генеральном плане реконструкции Москвы совершенно по-новому поставило перед планировщиками задачу социалистической реконструкции и строительства наших городов. Три года практической реализации этого плана показали его исключительную действенность. О реальности плана красноречиво говорят широкие реконструированные магистрали, новые мосты-гиганты, набережные, одетые в гранит, колоссальные ряды новых жилых домов, лучший и красивейший в мире метрополитен им. Л. М. Кагановича, величественный канал Москва-Волга, несущий новые воды в столицу, и т. д. В генеральном сталинском плане реконструкции Москвы определились основные принципы социалистического градостроительства.

Генплан реконструкции Москвы, в основе которого лежит сталинская забота о человеке, является практическим руководством для работ по реконструкции и строительству других городов Советского Союза.

Тов. Л. М. Каганович говорил о том, что Москва должна быть лабораторией для планировщиков, для строителей всех наших советских городов. И на опыте Москвы, действительно, учится вся страна. Это ясно каждому из нас.

Совершенно неправильным было поэтому выступление арх. Хаустова на заседании пленума. Весь вопрос об использовании богатейшего опыта Москвы другими городами Советского Союза он свел к безответственным, нелепым разговорам о каких-то «порошках» и «препаратах», которые-де вредны для других городов. Иначе как политически-безграмотным и вредным это выступление назвать нельзя.

В докладах и прениях на пленуме подведен итог гигантской работы по планировке и социалистической перестройке городов Советского Союза. Вместе с тем, были выявлены крупные недочеты в практике градостроительства, вскрыты многочисленные факты вредительства на этом ответственнейшем участке социалистического строительства.

Товарищи на конкретных примерах показали, как враги народа приложили свою грязную руку к этому важнейшему делу, связанному с улучшением условий жизни трудящихся нашей родины. Однако не все мы еще в достаточной мере усвоили необходимость решительной борьбы с последствиями вредительства. В частности, планировочная комиссия Украинского союза советских архитекторов, которую возглавляет арх. Хаустов, представила обширный материал, в котором ни слова не сказано о вредительстве, имевшем место в планировке городов на Украине.

Ряд вопросов, который обсуждался на пленуме, потребует того, чтобы мы обратились в правительственные органы с нашими конкретными предложениями. Нельзя, однако, считать правильными предложения отдельных товарищей, которые требуют, чтобы Комитет по делам строительства при СНК СССР пересмотрел все без исключения проекты планировки городов. Не говоря уже о том, что такое предложение по сути дела является желанием перестраховать свою работу, огульный пересмотр проектов неизбежно создаст хаос в планировке и застройке городов. Совершенно необходимо тщательно пересмотреть планировки тех городов, где имело место вредительство или где качество проектных работ вообще было невысоко. Надо во что бы то ни стало реализовать требования партии и правительства об экономичности планировки, об устранении вся-

ческих излишеств, о том, чтобы каждый проект планировки был проникнут сталинской заботой о человеке.

Необходимо также навести большевистский порядок в застройке городов, добиться строжайшего соблюдения плановой дисциплины в градостроительстве. Мы должны обратиться к правительственным органам с предложением о том, чтобы уголовный кодекс был дополнен соответствующей статьей, по которой можно было бы строго карать тех, кто срывает плановую дисциплину, портит город, создает хаос в застройке.

Лозунг «архитектор на леса» должен быть практически реализован. Речь идет о том, чтобы роль архитектора-планировщика не ограничивалась только выполнением проекта. Автор должен нести ответственность за реализацию своего проекта, он обязан в течение известного периода непосредственно руководить строительством, направлять его.

Далее, одним из важнейших условий повышения качества планировочной и строительной работы является пересмотр устаревших, подчас вредительских, норм; в частности, необходимо пересмотреть пожарные, санитарные и сейсмические нормы. Были случаи, когда Сейсмологический институт совершенно необоснованно повышал сейсмическую балльность отдельных городов, что влекло за собой огромное удорожание строительства. В Баку, например, подсчитали, что каждый лишний балл обходится городу в 100 млн. рублей. Планировщики должны критически подходить к требованиям различных организаций, проверять правильность этих требований.

Надо также со всей резкостью подчеркнуть большое отставание научно-исследовательских учреждений по планировке и строительству городов от жизни, от повседневной практики. В частности, Академия архитектуры, Академия коммунального хозяйства и некоторые другие научно-исследовательские организации никак не могут договориться между собой, бесплодно дублируют друг друга.

Вопрос об обороне наших городов тесно связан с планировкой и застройкой. Наша печать, в частности «Правда», все время поднимает эти вопросы. Советские планировщики, совместно с военными специалистами, обязаны приложить все свои творческие силы, чтобы быстро разрешить актуальные вопросы, связанные с обороной наших социалистических городов.

Работа нашего пленума, несомненно, будет способствовать улучшению дела реконструкции и застройки наших городов, привлечет внимание всей нашей общественности к вопросам борьбы с последствиями вредительства. Не подлежит сомнению, что планировщики приложат все свои силы, чтобы сделать наши города достойными сталинской эпохи.

Х. Н. ЗАХАРЬЯНЦ

Ростов-на-Дону

На нашем пленуме много говорили о необходимости вести борьбу за ликвидацию последствий вредительства. Но очень мало было сказано о том, что мы уже сделали в этом направлении. Вся беда в том, что мы очень плохо выполняем указания партии об овладении большевизмом, о повышении наших политических знаний.

Это относится не только к нашему ростовскому областному отделению союза советских архитекторов, но и к другим организациям нашего союза. Нужно, чтобы наше всесоюзное правление по-настоящему занялось практическим разрешением этой важнейшей проблемы. Только тогда, когда мы будем политически подкованы, мы сумеем быстро выявлять и пресекать происки всяких вредителей.

Враги народа принесли много вреда советскому градостроительству, срывали проектно-планировочную работу, тормозили реконструкцию городов. По

нашей области велась планировка Армавира, Новочеркасска, Анапы, Геленджика и других городов. Затрачены колоссальные средства, а затем проектирование было прервано.

В Геленджике из-за отсутствия проекта планировки не проводятся водопровод и канализация. А ведь здесь расположен костно-туберкулезный санаторий для детей — Беюл. Этот санаторий сейчас находится под угрозой закрытия из-за неблагоустройства города. Неужели это не известно Наркомхозу?

Наркомхоз обязан, наконец, четко сказать нам, какие проекты планировки можно разрабатывать дальше и какие нужно делать заново. Такое конкретное оперативное руководство со стороны Наркомхоза явилось бы одной из действенных мер борьбы с последствиями вредительства. Но, к сожалению, такого руководства мы пока не получаем.

А. Ф. ШАРОВ

ГАПУ Наркомхоза РСФСР

Потеря политической бдительности многими архитекторами, инженерами и другими специалистами в области градостроительства, при прямом попустительстве со стороны ряда центральных и местных органов, в первую очередь органов Наркомхоза и государственной санитарной инспекции, облегчила врагам народа — троцкистско-бухаринским шпионам, вредителям и диверсантам — возможность нанести нашему государству громадный ущерб (преступное размещение жилья вблизи вредных промышленных предприятий, замораживание средств, применение завышенных норм проектирования, консервация строек и т. д.).

Борьба за ликвидацию последствий вредительства является священной обязанностью каждого честного советского специалиста, работающего в области планировки и строительства городов.

В этом году предстоит закончить около 60 проектов планировки городов РСФСР против 10 проектов, утвержденных за первую и вторую пятилетки. Для этого необходимо, чтобы финансирование съемочных, изыскательских и планировочных работ, которое производится у нас по местному бюджету, осуществлялось бы бесперебойно. Достаточно недодать 10 000—15 000 руб., чтобы окончание проекта было перенесено на следующий год. Это совершенно недопустимо.

Нужно предусмотреть объем подготовительных работ с таким расчетом, чтобы титула устанавливались за год до начала планировки. Тогда планировочные работы будут проводиться последовательно и будут увязаны по отдельным годам со съемкой и изысканиями.

Генеральный проект планировки города в своих основных решениях должен быть жестким (распределение территории, железнодорожный узел, сетка основных магистралей) и одновременно достаточно гибким в деталях. Нельзя больше допускать, чтобы из-за изменения нескольких титулов промышленных предприятий переделывались уже утвержденные правительством проекты, например планировка Новосибирска.

Районную планировку необходимо выполнять по заданиям и под руководством Комитета по делам строительства при СНК СССР. Только такой авторитетный орган сможет сочетать интересы различных ведомств, ведущих строительство.

Два года тому назад Академия коммунального хозяйства выпустила огромный том нормативов, в котором пыталась «объять необъятное» и предусмотреть абсолютно все моменты, связанные с градостроительством. Из этого, конечно, ничего хорошего получиться не могло. В настоящее время Академия при-

ступила к новой разработке нормативов, собираясь издать их в виде небольших ОСТов. Это, безусловно, правильная идея. Нам нужны нормативы кварталов, улиц, площадей, нужны нормативы и по проценту застройки квартала, по зеленым насаждениям и спортивным сооружениям в квартале и т. д. Особенно тщательно надо продумать, вместе с органами госсанинспекции и научно-исследовательскими институтами, вопрос о пожарных разрывах, об использовании в существующих городах санитарных разрывов не только под зеленые насаждения, но и под строительство вблизи вредных в санитарном отношении предприятий таких нежилых сооружений, как склады, трамвайные парки и гаражи с небольшим количеством обслуживающего персонала и т. д.

Закон от 26 апреля 1934 г. правильно устанавливает для наших городов 4—5-этажное строительство со всеми элементами благоустройства. Но мне кажется, что по целому ряду небольших городов, особенно рабочих поселков, где в ближайшее время не могут быть обеспечены все элементы благоустройства, возможно пойти на снижение этажности. Это должно быть предусмотрено новым законодательным актом.

Наркомхозом РСФСР разработан проект, который должен упорядочить индивидуальное строительство. Мы, в частности, считаем, что в таких больших городах, как Ленинград, Киев и даже Ростов-на-Дону, индивидуальное строительство надо допускать только в пригородных районах. Необходимо заранее определить эти районы, чтобы одновременно (и даже раньше их застройки) можно было обеспечить проведение необходимых мероприятий по благоустройству.

Нужно также разработать типовые проекты индивидуального строительства без излишеств, с учетом максимального использования местных строительных материалов и местных строительных приемов.

Последний вопрос — о дисциплине в градостроительстве, о воспитании уважения к генеральному проекту планировки. Это относится не только к архитекторам, инженерам, санитарным работникам, но и ко всем коммунальным работникам и руководителям горсоветов, областных и краевых исполнительных комитетов.

А. Н. ПРАВОТОРОВ

Ростов-на-Дону

В докладах и выступлениях отдельных товарищей много раз упоминался Ростов-на-Дону как город, который перманентно проектируется и планируется и который по сей день остается без настоящего проекта планировки и застройки.

Действительно, в этом отношении Ростов является наиболее многострадальным городом. Достаточно сказать, что генеральный проект нашего города составлялся 12 лет! Враги народа всячески тормозили эту работу, в результате чего город рос стихийно, внепланово. К сожалению, и сейчас систематически нарушаются основные планировочные решения, важнейшие санитарные требования.

Отношение к делу планировки со стороны городских организаций, в первую очередь горсовета, — недопустимое. Недавно я, как городской архитектор, вынужден был опротестовать решение президиума горсовета о постройке общежития техникума на месте кладбища, которое мы должны сохранить для города в качестве зеленого массива, что очень важно в наших климатических условиях:

Наплевательское отношение горсовета к вопросам планировки и застройки города приводит к грубейшим нарушениям градостроительной дисциплины.

Однажды ночью на площадку в центральной части города явилась группа «застройщиков» с собственными землемерами и самовольно разбила участки.

Пришлось вызвать милицию, чтобы прекратить дальнейшие строительные «работы». И такое самовольничанье приняло в Ростове огромные размеры. Не помогают никакие протесты. Не помогает нам и Наркомхоз.

Я неоднократно обращался в ГАПУ Наркомхоза РСФСР с просьбой указать мне, как городскому архитектору, линию поведения. И, наконец, в один прекрасный день от Наркомхоза пришло письмецо с просьбой рассмотреть ряд вопросов, в том числе вопрос и о вредительском размещении радиаторного завода в центре города. А на мой вопрос о конкретных мерах борьбы с антигосударственными тенденциями в застройке города я так и не получил ответа.

М. И. ВАСИЛЕВСКИЙ

Ленинград

Одним из узловых вопросов, которые должен решить пленум, является вопрос о стадиях проектирования. В своем докладе т. Баранов правильно указывает, что для генерального проекта должна быть установлена только одна стадия работ. Действительно, вся та шумиха, которую мы до недавнего времени устраивали с так называемой схемой распределения территории, только чрезвычайно затягивала работу, удорожала ее, а практического значения эта схема не имела.

В процессе защиты схемы распределения территории, нуждаясь в предварительном разрешении одного какого-нибудь принципиального вопроса, связанного с планировкой, мы представляли в утверждающие инстанции целые вороха совершенно ненужных материалов.

Однако в данном случае нужно к каждому проекту подходить диференцированно. Для меня, например, является еще спорным вопрос о целесообразности полного отказа от промежуточной стадии планировки для таких крупных городов, как Баку, Свердловск, Харьков. Города эти велики, работа по их планировке чрезвычайно осложнена решением многих принципиальных технических проблем. Естественно поэтому желание автора разработать проект отдельными стадиями и по отдельным отрезкам работы получать формальное утверждение своих предварительных решений. Но таких городов у нас немного, да и проекты планировки по всем таким городам либо уже имеются, либо заканчиваются.

Что касается городов средних размеров, то я считаю, что для них обязательно должна быть установлена только одна стадия проектирования—генплан. Если в процессе работы встретятся вопросы, которые подлежат предварительному согласованию и разрешению, то мне кажется, что для этого не нужно создавать отдельных стадий работ, а нужно согласовывать и решать лишь те вопросы, которые этого требуют. Например, в процессе работы над генпланом г. Минска остро встал вопрос о реконструкции железнодорожного узла. Для этого незачем было разрабатывать огромную серию чертежей и прочих материалов, чрезвычайно громоздких и отнимающих при их защите много времени.

На основе многолетнего опыта своей собственной работы в области проектирования я могу утверждать, что по подавляющему большинству средних по величине городов можно свободно обойтись без этой громоздкой и, на мой взгляд, совершенно ненужной стадии — схемы распределения территории.

Необходимо остановиться еще на вопросе о первой очереди строительства. Этот раздел работы претерпел в последние годы целый ряд изменений. Сначала мы давали к проекту ряд чертежей, показывавших рост города на различных этапах его развития. Эти чертежи были чисто иллюстративными и, конечно, абсолютно никакого практического значения не имели. Сейчас под очередностью

Рис. 24. Генеральная схема планировки Ростова на-Дону

строительства мы понимаем конкретное размещение того строительства, которое намечается в городе на ближайший отрезок времени, скажем, на ближайшие пять лет. Совместно с местными плановыми органами мы устанавливаем конкретные титула строительства, подбирая для каждого титула соответствующий участок.

В этом деле мы должны выступать главным образом в роли организаторов строительства, а не только исполнителей заказа горсовета. Если в крупных городах имеются квалифицированные кадры архитекторов и строительство может быть размещено и грамотно выполнено местными силами, то в малых и даже в большинстве средних городов у нас таких сил нет.

В таком, например, городе, как Улан-Удэ, где нет городского архитектора, мы обязаны выступать именно как организаторы городской застройки. Это нас обязывает рассматривать чертежи первой очереди не как приложение к генеральному проекту или как иллюстративный материал, а как большую, нередко очень сложную практическую работу.

А. С. СМОЛИЦКИЙ

Москва

Одно из важнейших условий ликвидации последствий вредительства в области планировки городов — наведение порядка в нашей проектно-планировочной практике, борьба за реальность проектирования и правильное осуществление проектов в натуре.

В этом отношении огромное значение имеет проектирование первоочередного строительства. К сожалению, в докладе т. Баранова этот момент — проектирование строительства первой очереди — не нашел должного отражения.

При проектировании новых городов решающее значение имеет выбор территории. Территория для города должна решаться одновременно с размещением промышленных и транспортных устройств. Это обязывает нас еще до составления генплана тщательно решить вопросы размещения селитьбы, промышленности, транспортных устройств и прочих основных градообразующих элементов. По целому ряду городов мы не имеем полноценных генпланов именно потому, что не решены вопросы распределения территории (Магнитогорск, Красноярск).

Чтобы проектировщики были связаны с самим строительством, параллельно с первоочередными планами необходимо, по-моему, давать соответствующие материалы, может быть, в виде проектных заданий по организации строительства. Эти задания должны учитывать конкретные местные условия: применение местных строительных материалов, техническую вооруженность строек и прочие строительные возможности данного города.

Большим недостатком в нашей работе является отсутствие полноценной творческой критики проектов планировки. В результате нередко в угоду рисунку создаются формалистические вещи, где сетки механически накладываются на совершенно несоответствующую среду (г. Энгельс) и т. п. Л. М. Каганович говорил, что мы должны создать новую систему планировки. Мы можем реализовать это важнейшее указание только на основе широкого развертывания принципиальной творческой критики и самокритики.

А. С. ПЕТУХОВ

Сталино

В дореволюционное время в Донбассе было всего 6 городов, большинство которых имело население в 8 000—10 000 человек. Сейчас в Донбассе 64 города и 200 поселков с населением от 10 000 до полумиллиона.

Партия и правительство уделяют Донбассу исключительное внимание. За годы советской власти в строительство Донбасса были вложены огромные средства. Но враги народа продолжительное время мешали правильному проведению работ по планировке и реконструкции населенных мест области.

Планировочные работы по Донбассу начались очень давно. Совершенно неожиданно для себя, работая в комиссии облисполкома, созданной по приказу Л. М. Кагановича, я нашел в архивах угольных трестов Донбасса и на отдельных шахтах проекты планировки, о которых многие и понятия не имели. Еще в 1925—1926 гг. по заказу Донугля проектные организации и ряд архитекторов

Рис. 25. Сталино. Улица им. Артема после реконструкции

Харькова, Киева и Ростова выполнили немало проектов планировки поселков, которые затем стали достоянием архивов. Я, например, уже пятый год работаю в Донбассе и ничего не слыхал о многих проектах, на которых имеются подписи академика Бекетова, Гинзбурга (Харьков), Ширшова, занимающего руководящий пост в Гипрограде, и многих других. Надо полагать, что и сами авторы позабыли о плодах своих творений.

Далее, с 1934—1935 г. Гипроград разработал проекты планировок Донбасса, которые также лежат в шкафах различных организаций. А пока эти проекты лежат под спудом, строительство в Голубовке, Краснодоне, Кадиевке и других местах ведется без всякого плана. Об этом красноречиво говорят многие фотографии, представленные на выставке нашего пленума. По ним можно наглядно проследить, как на практике применяются проекты Гипрограда. Хозяйственные организации продолжают улицу «на впростець», т. е. напрямик, как она шла раньше, а в проекте, смотришь, — уголок, всякие закругления, площадки и т. д. На местах, предназначенных проектом под парки куль-

туры и отдыха, беспорядочно развивается индивидуальное строительство. Защитные зеленые зоны, отмеченные на проектах соответствующими красками, также застраиваются индивидуальными домиками. И таких примеров можно привести очень много.

Все эти факты говорят о том, что мы еще не развернули подлинной борьбы за ликвидацию последствий вредительства и в области планировки городов.

Б. Г. КАЛИМУЛЛИН

Уфа

Городской архитектор представляется нам, как высококвалифицированный, наиболее опытный и авторитетный архитектор в городе. Он, по существу, должен выполнять роль заместителя председателя горсовета по вопросам строительства города.

К сожалению, из многочисленных примеров, приведенных на пленуме, видно, что городские архитекторы пока еще такой ведущей фигурой не являются.

Почему это получается? Прежде всего потому, что до сих пор нет узаконенных прав и обязанностей городского архитектора, что совершенно недостаточна помощь ему со стороны наркомхозов союзных республик и местных органов союза советских архитекторов.

Большинство городов РСФСР получает городских архитекторов из Ленинграда и Москвы. Это делается для того, чтобы укомплектовать на местах институт городских архитекторов наиболее квалифицированными работниками.

Но большим недостатком является то, что эти архитекторы, оставляя квартиры и семьи в Ленинграде или Москве и проработав на периферии предусмотренные договором один-два года, уезжают, и вместо них приезжают новые работники. Отсюда слабая преемственность в работе городского архитектора. Поэтому необходимо, чтобы наркомхозы и союз архитекторов помогли укомплектовать институт городских архитекторов постоянными кадрами, которые могли бы хорошо изучить город, в котором они работают, и полюбить его. А для этого нужно в законодательном порядке провести ряд мероприятий по улучшению материально-бытовых условий городского архитектора.

Кроме того, надо серьезно поставить вопрос и о выдвижении на должности городских архитекторов местных работников, которые знают свой город, любят его. Целесообразно поэтому, как предлагает т. Шаров, организовать специальные курсы для повышения квалификации таких работников.

На пленуме многие товарищи говорили о том, что затягивание сроков проектирования и планировки было одним из методов вредительства. К этому следует еще добавить, что в большинстве случаев наши дутые, вымышленные, отвлеченные перспективные схемы на 20—25 лет объективно были вредны в проектно-планировочной работе.

В Уфе, например, только начинают организовывать школы пения, а наши планировщики уже намечают в плане строительство национального оперного театра.

Проектом предусмотрено, что через 10—15 лет на том месте, где сейчас стоят большие корпуса швейной фабрики, будет образована большая площадь, а в перспективном плане уже даются все детали, дается «архитектурный образ» этой площади. Между тем, вряд ли через 15 лет будут руководствоваться этим рисунком.

И вот такой никому ненужный материал разрабатывался нашими проектными организациями, эксперты его месяцами рассматривали, спорили об «ар-

хитектурном образе» будущего города, а о конкретных нуждах очередной застройки и думать не желали. Такое отношение к работе и к государственным средствам совершенно недопустимо.

Тов. Булганин на первом съезде архитекторов рассказал:

«Мы составили план Москвы на 25—30 лет вперед, но когда пришли к товарищу Сталину с этим планом, то товарищ Сталин попросил дать конкретный, реальный план, где было бы ясно видно расположение новых улиц, новых кварталов и т. д.».

Нам надо научиться мыслить по-сталински, давать конкретные и ясные ответы на актуальнейшие вопросы нашей практики по планировке и застройке городов.

Н. И. ТОМАХ

Минск

Я не ошибусь, если скажу, что больше половины присутствующих на пленуме — это архитекторы, которые сами занимались планировкой очень многих городов Советского Союза. Почему же ни в докладе, ни в прочих выступлениях на пленуме не чувствовалось той самокритики, которая так необходима для исправления недочетов нашей работы?

Известно, что враг, вредитель появляется там, где нет четкости в работе, где царит беспечность, аполитичность, бюрократизм. В том, что создавались вредительские проекты, что жилое строительство размещалось вблизи вредных в санитарном отношении производств, — во всем этом виноваты и мы с вами. У нас еще нет того государственного отношения к делу, о котором говорил делегации I Всесоюзного съезда архитекторов т. Молотов.

Приведу такой пример: в Могилеве рядом с хлебозаводом был выстроен костеобрабатывающий завод. Знал ли архитектор, который проектировал этот завод, что на этом месте строить его нельзя? Конечно, знал, но слепо выполнял задание заказчика. Если бы в работе этого архитектора было больше принципиальности, больше, я бы сказал, партийности, он, несомненно, настоял бы на выборе другой строительной площадки.

Или вот в Орше только недавно выстроен льнокомбинат рядом с жилым районом. Спрашивается: о чем думал архитектор, когда он проектировал этот льнокомбинат, где, наконец, была наша архитектурная общественность?

На пленуме был поднят ряд важнейших вопросов, уже давно волнующих нашу архитектурную общественность, но, к сожалению, они не были подготовлены настолько, чтобы по ним можно было принять окончательные решения.

Вопросы транспорта, санитарно-технических устройств, водоснабжения, канализации, вертикальной планировки и много других важных практических вопросов были поставлены чрезвычайно общо, нечетко, и поэтому конкретного целевого обсуждения их здесь не было.

Между тем, недостаточная разработка инженерных вопросов является одним из крупнейших недостатков в работе проектно-планировочных организаций Белоруссии. Из выступлений на пленуме видно, что и во многих других союзных республиках дело обстоит не лучше.

Хромает у нас и экономическая часть проекта, хотя она нередко насчитывает тысячи страниц текста.

Но основной наш недостаток — непринципиальность, отсутствие четкой линии в постановке кардинальных вопросов градостроительства. Союз советских архитекторов, в частности его филиал в БССР, должен помочь нам преодолеть эти недостатки.

Проф. А. Г. МОЛОКИН

Харьков

Я хочу сделать несколько дополнений к докладу т. Шарова о роли городского архитектора.

Прослушав обстоятельный доклад т. Шарова, можно подумать, что институт городских архитекторов у нас организован, что городские архитекторы работают более или менее нормально и нужно лишь несколько уточнить их права и обязанности. Между тем, дело обстоит далеко не так: фактически института городских архитекторов у нас до сих пор не существует.

Если не считать Москвы, Ленинграда и еще нескольких городов, то городских архитекторов или вовсе нет, или они работают так, что это ни в малейшей степени не может удовлетворить требования социалистического градостроительства. Следовательно, вопрос идет не только о «декларации прав и обязанностей» мифического городского архитектора, а о фактическом создании этого института.

Я не ошибусь, если скажу, что в деле социалистического благоустройства наших городов одна треть работы, подлинно творческой и организаторской работы, должна приходиться на долю городского архитектора. Именно городской архитектор должен организовать на месте работу по градостроительству, руководить реализацией в натуре проекта планировки.

Какие же требования мы должны предъявлять к городскому архитектору?

Городской архитектор должен прежде всего быть хорошим архитектором, со стажем, с опытом, с художественным вкусом и с широким кругозором. Это должен быть градостроитель в лучшем смысле этого слова, а не только с точки зрения узкой специализации.

Наконец, он должен быть хорошим общественным, я сказал бы, государственным, деятелем, ответственным за всю политику построения данного города.

Он должен быть если не автором, то по крайней мере идейным творцом городских ансамблей и вдохновителем тех художественных идей, которые могут быть реализованы на территории города.

Наконец, он должен быть практически хорошо осведомленным во всех инженерно-технических вопросах, связанных с градостроительством, чтобы зорко охранять интересы своего города, интересы трудящихся, которые живут в этом городе. Как видите, от городского архитектора зависит очень многое и требования к нему чрезвычайно высоки. Это должен быть архитектор максимально универсального типа, широчайшего кругозора, большой общественной убежденности и твердости.

Можем ли мы снижать требования к городскому архитектору? Мы этого не вправе делать, потому что именно эти «сниженные требования» и ведут к печальной практике планировки и застройки ряда городов, в том числе и крупных.

Прежде всего нужно заняться тщательным отбором людей, подходящих для роли городского архитектора. Эту работу нужно вести особенно серьезно, чтобы не замещать свободные вакансии кем попало.

Новые кадры городских архитекторов надо воспитывать. Такую работу должны вести прежде всего крупнейшие проектно-планировочные организации в тесном контакте с союзом советских архитекторов.

В. И. БОБЕРКО

ГАПУ Наркомхоза РСФСР

Основной недостаток работы ГАПУ Наркомхоза РСФСР — отсутствие подлинной борьбы за точное и полное выполнение плана проектно-планировочных работ. В 1937 г., например, мы не использовали почти 50% средств,

отпущенных нам правительством. А на эти деньги можно было бы значительное число городов обеспечить генеральными планами планировки.

Далее, ГАПУ НККХ РСФСР плохо борется за плановую дисциплину в градостроительстве. Здесь я имею в виду и дисциплину в выполнении проектных работ, и дисциплину в строительстве и осуществлении генеральных планов планировки. Между тем, ни для кого не секрет, что в нашей практике мы имеем немало случаев проявления антигосударственных тенденций и попыток сорвать выполнение плана.

Наконец, серьезнейшим недостатком организационно-практической работы ГАПУ является его оторванность от своих местных органов. Целый ряд больших принципиальных вопросов, которые ставили перед ГАПУ наши главные городские архитекторы, остается «гласом вопиющего в пустыне». В лучшем случае ГАПУ ограничивается бюрократическими отписками. Конкретного, оперативного руководства работой городских архитекторов нет.

Совершенно недостаточно и техническое руководство. ГАПУ не помогает своим местным организациям разрешать сложные технические проблемы планировки.

Наконец, следует отметить недопустимое затягивание рассмотрения проектов. Работа эта проводится чисто кабинетным порядком. Лишь в самое последнее время в отдельных случаях утверждению проектов предшествуют выезды экспертов на места для ознакомления с условиями строительства.

Можно привести еще целый ряд ошибок и недочетов, которые были допущены в работе ГАПУ. Но наряду с недостатками следует отметить и ряд положительных сдвигов в его деятельности. Так, если за первые две пятилетки мы имели по РСФСР только до 10 законченных проектов планировки (остальные перманентно переделывались, хотя планировочные работы велись чуть ли не по сотне городов), то в 1938 г. мы получим законченные генеральные планы планировки по 50—60 городам республик. Это, несомненно, значительное достижение.

В проектно-планировочную работу постепенно внедряется сметная дисциплина. С прошлого года мы финансируем работы по сметам. Это, бесспорно, убыстрило проектную работу и содействовало улучшению ее качества.

Мы провели также значительную работу по упрощению объема и содержания проектно-планировочных работ. Хотя формально действующая инструкция б. ВСКХ еще не отменена, мы приняли две стадии проектирования: генеральная схема и детальный проект планировки. Проектного задания, по нашему мнению, разрабатывать не следует. Если мы возродим схемы распределения, то неминуемо собьемся на разработку многочисленного и ненужного материала, который только тормозит нашу работу.

В ГАПУ Наркомхоза РСФСР подготовлен ряд законодательных и ведомственных актов. К ним относится инструкция об объеме и содержании проектно-планировочных работ, которая после пленума будет окончательно отредактирована и издана. Разработан и уже внесен на утверждение СНК РСФСР проект закона об усилении ответственности за самовольное строительство. Этот закон, который, вероятно, в ближайшее время будет издан, даст возможность главному городскому архитектору взяться по-серьезному за внедрение планировочно-строительной дисциплины. Подготовлен также проект закона об индивидуальном строительстве. Мы учтем замечания пленума по данному вопросу и внесем проект на утверждение правительства.

Инструкции о правах и обязанностях главного городского архитектора разрабатываются в ГАПУ Наркомхоза уже два года. До сих пор они не утверждены. Это недопустимая задержка. Пленум должен потребовать от Наркомхоза немедленного издания инструкции.

В заключение мне хотелось бы остановиться на вопросе об утверждении проектов. Мы в ГАПУ в последнее время перешли на так называемую проме-

жуточную экспертизу, заключающуюся в рассмотрении проекта не тогда, когда он уже окончательно сделан и когда наведены все краски, а тогда, когда он разработан лишь в карандаше. Этим мы ускорили процесс проектирования и утверждения проекта, а также и удешевили стоимость его.

Все эти задачи, стоящие не только перед Наркомхозом РСФСР, но и перед наркомхозами других союзных республик, должны быть разрешены в самом срочном порядке.

В. М. ИВАНОВ

Баку

Что надо сделать для того, чтобы городские архитекторы работали в нормальных условиях?

Прежде всего необходимо четко установить права и обязанности городского архитектора. На пленуме много говорили о том, что Наркомхоз РСФСР слабо руководит работой городских архитекторов. В других союзных республиках дело обстоит еще хуже. По крайней мере Наркомхоз Азербайджанской ССР не руководит не только городскими архитекторами, но вообще плохо руководит, не принимает почти никакого участия в практических работах по планировке и реконструкции городов нашей республики.

На пленуме некоторые товарищи выступали с предложением в случае организации бюро главных архитекторов ликвидировать АПУ горсоветов. Это совершенно неправильно. У главного архитектора и так достаточно работы. Неправильно, по-моему, и предложение о передаче в ведение городского архитектора геодезических работ и подземных сооружений города. Для крупных городов это настолько сложная проблема, что одному только городскому архитектору ее не осилить. Разумеется, главный городской архитектор должен иметь теснейший контакт со всеми органами горсовета, ведающими городским строительством и благоустройством, и принимать непосредственное участие в разрешении ряда вопросов, касающихся геодезических работ и подземного хозяйства города. Но поручить эту работу целиком городскому архитектору нецелесообразно. Несомненно, что геодезические работы и подземное хозяйство города должны быть оставлены в ведении АПУ горсоветов.

На пленуме правильно указывалось, что одной из важнейших задач городского архитектора является контроль за соблюдением плановой дисциплины в городском строительстве. Но для того, чтобы городской архитектор мог выполнить эту задачу, нужно соответствующим образом регламентировать его права. Кроме того, необходимо поскорее разработать новые нормы в области планировки и застройки городов, такие нормы, чтобы городской архитектор мог действительно руководствоваться ими в своей практической работе.

Наконец, необходимо предусмотреть законом серьезные меры воздействия против нарушения градостроительной дисциплины отдельными ведомствами и застройщиками. Тогда главный архитектор сможет на деле выполнять контроль за правильной реализацией плана реконструкции и застройки города.

А. М. ДВОРИН

Сталинград

На пленуме много говорили о том, что основная причина неполадок в застройке города — отсутствие утвержденных проектов планировки. К сожалению, я должен констатировать, что зачастую даже наличие такого проекта не избавляет город от хаотической, неправильной застройки.

Рис. 26. Реконструкция Сталинграда

Рис. 27. Реконструкция Сталинграда

Об этом свидетельствует опыт Сталинграда, который, как известно, первым в Союзе получил законченный и утвержденный проект планировки. Причины этого кроются главным образом в том, что этот проект был составлен в 1929—1930 гг. по неправильным установкам. Еще до своего окончательного утверждения проект начал подвергаться существенным видоизменениям, так как практика показала полнейшее несоответствие его жизненным интересам города.

Приходится, таким образом, констатировать, что дело не только в том, есть ли проект или он отсутствует. Успех строительства в городе зависит от качества, от реальности утвержденного проекта.

Но и правильно разработанный генеральный проект планировки не является панацеей от всех бед текущей застройки. Жизнь движется вперед и подчас вносит такие поправки, которые и не могли быть предусмотрены даже в доброкачественном проекте, разработанном на 20—25 лет вперед. Поэтому проект планировки должен быть в достаточной мере гибким, чтобы была возможность дополнять его, не нарушая единства авторского замысла.

Само собой разумеется, что городской архитектор обязан участвовать в составлении генерального проекта города. Во время нахождения в городе проектировщиков, скажем, бригады Гипрогора или другой организации, он должен активно включиться в их работу, показывать им все «грехи» города, которые приезжие проектанты могут и не заметить, знакомить их со спецификой данного города и т. д. Городскому архитектору необходимо добиваться максимального соответствия проекта планировки действительным нуждам и интересам города.

Было бы, конечно, идеально, если бы все генеральные проекты разрабатывались на месте, но, к сожалению, нынешнее состояние большинства местных проектных организаций не позволяет сделать этого. И если для составления генерального плана мы вынуждены прибегать к услугам центральных проектных организаций, которые располагают необходимыми кадрами специалистов, то детальная планировка местного, сугубо конкретного порядка должна проводиться обязательно в городе под руководством городского архитектора. Без этого детальные проекты планировки не будут реальными.

Особенную сложность для периферии представляет размещение строительства по типовым проектам. Отмечу, кстати, что в Сталинграде по типовым проектам строятся не только местные городские сооружения, — школы, детсады и т. д.,— но также почти все ведомственное и учрежденческое строительство. Расположить сооружения по типовому проекту в уже запроектированных кварталах не так просто. Для этого сплошь и рядом приходится переделывать планировку кварталов. Поэтому детальной планировкой надо заниматься непосредственно на месте, чтобы наиболее безболезненно размещать застройку по типовым проектам.

А. Д. ГУРОВИЧ

Киев

Говоря об упрощении проекта планировки, некоторые товарищи из одной крайности ударяются в другую. Раньше проект загромождали излишними «обоснованиями» и огромным количеством графических работ. Теперь выявляется другая крайность: многие вопросы не прорабатывать, не обосновывать, поскольку соответствующие ведомства не представляют готовых апробированных материалов по отдельным техническим и экономическим проблемам.

При этом они исходят из того, что отказ от детальной проработки сделает план более гибким. Но генеральный план, как всякий разумный закон, должен быть не только гибким, но и твердым. Он должен заключать в себе все элементы,

определяющие развитие города, должен ориентировать нас во всем городском строительстве и быть твердой основой при разработке отдельных его элементов.

Генеральный план, выявляя собой, как выразился на пленуме проф. Ильин, общее конструктивное целое, приводит к необходимости давать технические обоснования и подкреплять отдельные элементы необходимыми расчетами и другими данными.

Я хочу также обратить внимание пленума на ряд практических вопросов, касающихся индивидуальной застройки.

Я считаю, что в генплане каждого города должны быть обязательно выделены районы, специально предназначенные для индивидуального строительства.

Территория районов индивидуального строительства не должна превышать определенного процента территории, предназначенной для капитального строительства. По отношению к проектной численности населения города индивидуальное строительство не должно превышать примерно 8—10%.

Неосвоенная часть территории города, предназначенная для капитальной застройки лишь в последнюю очередь, может быть в отдельных случаях временно использована под индивидуальное строительство. При этом должна быть полностью соблюдена установленная проектом система планировки кварталов.

Индивидуальное строительство должно вестись исключительно по типовым проектам, предусматривающим надлежащее архитектурное оформление всех элементов усадьбы.

Все эти вопросы должны быть тщательно обсуждены и регламентированы специальным правительственным постановлением.

А. А. ГАЛАКТИОНОВ

Москва

Многие из выступавших на пленуме, критикуя деятельность городских архитекторов, обвиняли их в том, что они плохо следят за выполнением проектов в натуре, забывая при этом, что зачастую плохое качество строительства зависит от того, что мы сами недостаточно добросовестно относимся к своим обязанностям и делаем плохие проекты.

В некоторых случаях даже хорошо, что наши проекты не выполняются точно в натуре. А иногда они до того плохи, что по ним вообще не следует строить.

Приведу пример Челябинска. В проекте реконструкции города существующая большая магистраль почему-то ликвидируется. Когда приступают к реализации проекта, для всех становится очевидной абсурдность предложения проектировщика, и проект приходится на-ходу переделывать.

Или случай в Куйбышеве. Для города по всем правилам искусства был разработан проект планировки. А когда для проверки решения предложили наложить проект на двухтысячный план города, то оказалось, что ряд запроектированных улиц перерезает кварталы, а площади намечены так, что для их осуществления необходимо снести огромное количество ценных зданий.

Зачастую архитектор, не считаясь ни со сложившейся ситуацией существующего города, ни с задачами текущего строительства, ни с государственными деньгами, выдумывает проекты планировки, связанные с ломкой огромного количества существующих зданий. А когда при рассмотрении проекта ему указывают на недостатки его решения, он часто становится в позу обиженного и заявляет, что-де «нужно иметь больше смелости». А в иных случаях, когда автору проекта вполне обоснованно предлагают, скажем, спрямить улицу, то он авторитетно заявляет: «нужно экономить деньги».

Такой подход к проектной работе совершенно недопустим. Надо решительно добиваться — и в значительной мере это дело союза архитекторов — повышения ответственности автора за качество проектно-планировочных работ.

Невысокое качество многих проектов планировки объясняется оторванностью их авторов от жизни. Если бы проектирование велось с учетом всех местных условий, проект разгрузился бы от множества ненужных материалов и каждое решение было бы более продуманным, более реальным.

Работая на месте, глядя на натуру, изучая местные условия, можно было бы выкинуть много лишнего и из самой «методологии» планировки, вроде пресловутой лампочки Эйсмонда, которая только вводит в заблуждение при кабинетном анализе рельефа территории.

Мы много спорили по вопросу о стадиях проектирования. Правильно предложение т. Баранова об установлении только двух стадий проектно-планировочных работ — генплан и детальные проекты планировки. Но при этом следует отметить, что для большинства таких городов, как Грозный, Челябинск, Омск и некоторые другие, можно вполне ограничиться одной стадией проектирования.

Сложные случаи, как, например, планировка Сталиногорска или Донбасса или выбор территории для нового города, стоят особо. В этих условиях мы должны также подчеркнуть огромное значение оперативного проведения районной планировки. Но если исключить эти сложные объекты, то в отдельных случаях можно, конечно, ограничиться одной стадией проектно-планировочных работ.

Необходимо добиваться максимальной целеустремленности всего проектного материала. Проект планировки Грозного представляет собой один, на первый взгляд, второстепенный чертеж, на котором очень скромными линиями был нанесен существующий город с проектными магистралями. Однако этот скромный чертеж являлся основным документом при рассмотрении проекта города. Экспертов и планировщиков вполне удовлетворял один хороший ясный план. Все остальные чертежи служили лишь для доказательства и обоснования предлагаемого решения.

Вот почему арх. Баранов в своем докладе правильно предлагает четко разграничить в проектных материалах то, что является директивным документом и подлежит утверждению, и то, что является вспомогательным материалом, причем все утверждаемые вопросы могут вполне найти свое отражение на одном чертеже — генеральном плане города; все же остальные — вопросы водопровода, канализации и т. д. — хотя и являются очень важными, но в решении плана они в основном играют вспомогательную роль.

Такое деление проектного материала, безусловно, внесет ясность в решение всех вопросов планировки.

Н. Я. БУРЛАКОВ

Ленинград

В чем состоит основная задача инженерных разделов проектно-планировочных работ?

В докладе т. Баранова указывалось, что основной задачей инженерных разделов является основание и доказательство правильности принятого планировочного решения. Я полагаю, что задача эта заключена не только в последующем обосновании и доказательстве того или иного из принятых решений. Эти материалы должны помочь нам в самом процессе разработки проекта планировки найти то или иное правильное решение.

Естественно-исторические условия площадки помогают нам определить пригодные к застройке территории, вид их использования (селитьба, зеленые насаждения и пр.) и условия строительства на них (этажность, возможность устройства подвалов, необходимость применения тех или иных сейсмостойких конструкций и т. д.), установить мероприятия, обеспечивающие оптимальное

использование данной территории, характер транспортных устройств, элементы энергетического и санитарно-технического оборудования города и т. д.

Я хочу несколько остановиться на гидро-геологической характеристике территории.

Гидрологическая характеристика должна установить режим рек, омывающих территорию, и рек, на ней находящихся. При этом чрезвычайно важно установить не только естественный режим, но и то, насколько возможная реконструкция водостоков изменяет его, т. е. выяснить режим водостока, который должен быть учтен при разработке проекта планировки города.

На основе рекогносцировочного обследования территории, сбора, систематизации и обработки имеющегося материала (а часто и на основе дополнительных изысканий) должны быть составлены карты затопления, литологическая, геоморфологическая и, как синтез их, инженерно-геологическая карта, на которой указываются территории, непригодные для застройки, а также те из них, которые требуют инженерной подготовки и т. д.

Графический материал должен сопровождаться кратким текстом, включающим данные, необходимые не только для архитектора-планировщика (допускаемые нагрузки, глубина грунтовых вод и пр.), но и для инженера-проектировщика (коэфициенты фильтрации, механический состав грунта, некоторые геотехнические константы и т. д.).

Для особо сложных по геологическим условиям районов должны быть дополнительно освещены вопросы сейсморайонирования, вечной мерзлоты и т. д.

И. П. КИРКЕСАЛИ

Тбилиси

Тов. Баранов в своем обширном докладе обошел один, по-моему, весьма важный вопрос — о нормах стоимости проектных работ.

Как известно, стоимость проектирования зданий лимитируется особым постановлением правительства; между тем, единых норм стоимости планировочного проектирования нет. Каждая проектная организация заключает договоры на основании принятых ею для себя норм. Разнобой в оплате часто создает нездоровые взаимоотношения между отдельными проектными конторами, а также между ними и заказчиками, и плохо сказывается на качестве многих проектов. Мы знаем немало случаев, когда «менее выгодные» проекты, независимо от важности объекта, поручаются недостаточно квалифицированным работникам.

Необходимо выработать единые нормы стоимости проектно-планировочных работ. Это будет способствовать упорядочению проектирования и сэкономит государству большие средства.

А что представляют собой нормы проектирования, которыми мы сейчас пользуемся? Это 6 книжек, изданные б. ВСНХ, в которых собраны устаревшие и чрезвычайно раздутые нормы, не имеющие часто практического значения.

Для нашей республики, для Грузии, издание новых норм особенно необходимо, так как в нашей строительной практике мы часто сталкиваемся со многими специфическими условиями, которые не находят своего отражения в существующих нормах. Для нас, например, чрезвычайно важно правильное решение уклонов улиц. Существующие нормы дают максимальный коэфициент уклонов в 7%, а мы во многих случаях вынуждены допускать 12%. Нужно разработать одни нормы для равнинных районов, другие — для гористых.

Следует также обратить внимание на то ненормальное обстоятельство, что институт городских архитекторов законом установлен только в 40 городах РСФСР. В других союзных республиках этот институт законом не легализо-

ван. В Грузии, например, городские архитекторы имеются только в Тбилиси и Кутаиси. В таких крупных промышленных центрах, как Чиатура, Поти, Гори, где ведется крупное строительство, до сих пор нет городского архитектора. Даже в таких центрах всесоюзного значения, как наши курорты, где ежегодно проводится большое строительство, до сих пор не установлена должность городского архитектора.

Союз советских архитекторов должен поставить перед соответствующими органами вопрос об узаконении института городских архитекторов во всех республиках и во всех городах, где ведется большое строительство.

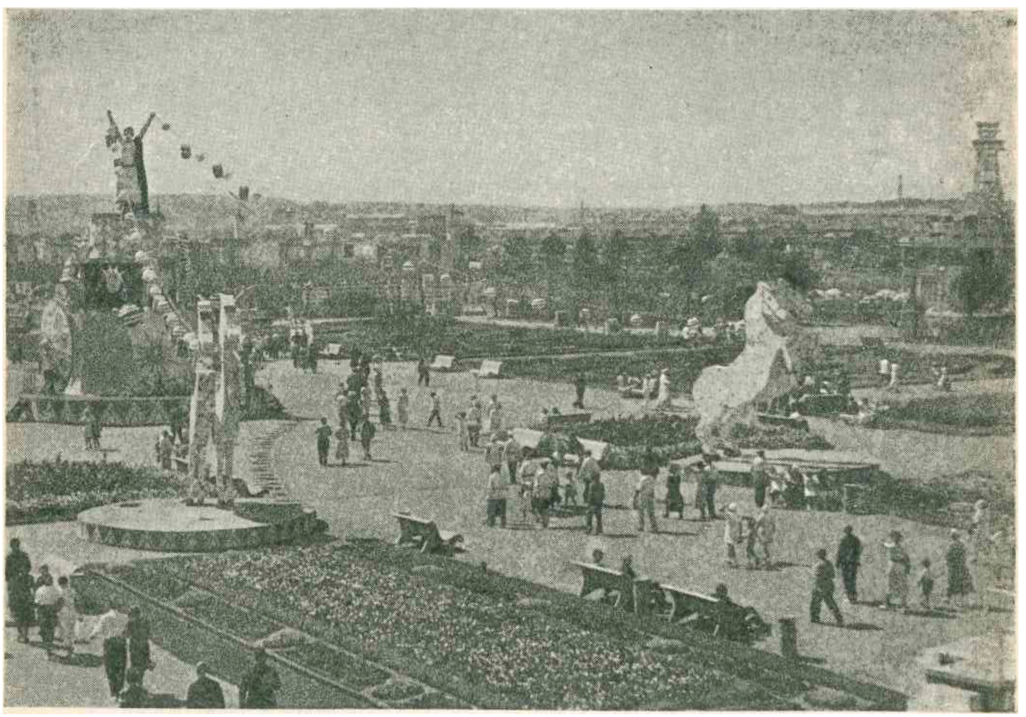

Рис. 28. Центральный парк культуры и отдыха им. М. Горького в Москве

Проф. С. Е. ЧЕРНЫШЕВ

Москва

Архитектура социалистического города — одна из сложнейших проблем, которую нам предстоит разрешить. В выступлениях на пленуме правильно указывалось, что концентрация строительства сама по себе еще не предопределяет создания архитектурного ансамбля. Об архитектурном ансамбле надо заботиться в процессе всего строительства, начиная с начального момента планировки и кончая постройкой каждого сооружения.

Застройка города сейчас регулируется планировочными организациями при помощи архитектурно-планировочных заданий. Чтобы задания были серьезно обоснованы, необходима большая предварительная работа, нужен прежде всего предварительный проект архитектурного решения магистралей города, особенно тех, где ведется строительство первой очереди. Только на основе этих мате-

риалов можно выявить все те положения, которые должны составлять основу решения застройки магистралей и каждого отдельного сооружения.

Конечно, нельзя требовать, чтобы в этих проектах были выявлены все композиционные моменты. Но основные планировочные приемы (отступы от красной линии для решения открытых дворов, массивы зелени, определение этажности, высоты застройки отдельных возвышенных мест, места постановки наиболее высоких зданий, раскрытие перспективы и т. д.) должны быть решены.

Практика показывает, что эта ответственная работа не всегда стоит на должной высоте, а между тем, значение этих проектов для регулирования строительства очень велико. Надо обратить особое внимание на этот участок архитектурно-планировочной работы, привлекая к разработке проектов наиболее квалифицированные силы. Эти задания и проекты должны быть обязательными для конкретного строительства.

Если на стадии разработки форпроектов планировочных заданий отделы планировки горсоветов еще проявляют некоторую заботу об ансамбле, то в дальнейшем процессе проектирования отдельных зданий эта забота заметно ослабевает. Редко можно встретить автора проекта, который наряду с заботой о своем сооружении уделял бы должное внимание интересам архитектуры города в целом. Наоборот, еще очень сильны тенденции отдельных авторов выпятить «свои» сооружения, не считаясь с тем, как будут «звучать» соседние дома, как будет выглядеть вся улица, весь квартал. В устранении этих недочетов большую роль может и должен сыграть союз советских архитекторов. Нужно воспитывать архитектурные кадры, учить их государственному подходу к своему делу.

Я думаю, что будет целесообразно, если авторы отдельных сооружений будут принимать активное участие в разработке предварительных форпроектов. При этом авторам удачных проектов ансамблей и застройки магистралей надо гарантировать возможность участия в конкретном строительстве. Такая заинтересованность, несомненно, повысит интерес к большой работе по созданию архитектурных ансамблей.

В процессе работы по застройке города возникает много новых и весьма сложных вопросов. В разрешении их нам должны помочь наши научно-исследовательские учреждения и, в первую очередь, Всесоюзная академия архитектуры.

А. Ф. ТЕРЕХИН

Москва

На пленуме много говорили о работе главного городского архитектора, но ни в докладе т. Шарова, ни в других выступлениях даже не упоминалось о районных архитекторах наших городов.

Между тем, до сих пор нет утвержденного положения о районном городском архитекторе, не определены структура и штат его аппарата, нет ясности в вопросе о роли районного архитектора в регулировании строительства. В Ленинграде, например, районный архитектор занимается исключительно тем, что проектирует и планирует в своем районе, но не ведет почти никакой оперативной работы по контролю за осуществлением планировки и строительства. Правильно ли это? Я думаю, что нет.

По-моему, районный архитектор обязан следить за всем ходом строительства, начиная с закладки здания и кончая приемкой его. Надо покончить с таким положением, когда неизвестно, кто в районе отвечает за незаконное строительство, за нарушение утвержденных проектов — районный архитектор, стройконтора или еще какая-нибудь организация.

Мне кажется, что необходимо в законодательном порядке уточнить все вопросы, касающиеся работы не только главного городского архитектора, но и районных архитекторов.

М. А. УСЕЙНОВ

Крым

Значение Крыма, как всесоюзной здравницы, общеизвестно. Между тем, вопросам планировки и застройки Крыма наша архитектурная общественность не уделяет должного внимания. Правда, ряд архитекторов Москвы, Ленинграда, Харькова и других крупных городов Союза, а также некоторые центральные проектные организации занимались вопросами планировки Крыма, но делали это в кабинетном порядке, в отрыве от конкретных природных, климатических и архитектурных особенностей проектируемых объектов.

Перепланировка Симферополя ведется чуть ли не 8 лет: 5 лет проектировали, 3 года утверждают, а строительство идет самотеком. Здесь широко развернулось индивидуальное строительство, но в местах строек нет ни дорог, ни воды, ни электроэнергии. Если проходит дождь, то жителям приходится ночевать в городе, потому что добраться до места жилья из-за грязи невозможно. А проект все утверждается...

Несколько замечаний по докладу т. Шарова о работе городских архитекторов. Мы об этом очень много говорим, а что конкретно сделал Наркомхоз РСФСР, чтобы укрепить институт городских архитекторов? Ничтожно мало.

До самого последнего времени ни в Симферополе, ни в Севастополе, ни в Ялте городских архитекторов не было. Сейчас городской архитектор имеется только в Симферополе.

Разумеется, если Наркомхоз РСФСР и в дальнейшем будет так руководить и так заботиться о своем институте городских архитекторов, то никакие инструкции, о которых т. Шаров говорил в своем докладе, делу не помогут.

А. Ф. РОМАНОВ

Минск

В Белоруссии около 30 городов, но городские архитекторы имеются только в двух из них. Но и этим двум городским архитекторам местные органы не создают нормальных условий работы.

Я являюсь одним из двух городских архитекторов Белоруссии. Работаю в Минске. До февраля этого года я подчинялся непосредственно президиуму горсовета, но с приходом нового заведующего горкомхоз подчинил себе архитектурно-планировочное управление и городского архитектора. Сейчас я уже подчиняюсь не горсовету, как этого требовал т. Шаров в своем докладе, а горкомхозу.

Какие штаты необходимы, чтобы городской архитектор мог нормально работать? По опыту своей работы я считаю, что городскому архитектору нужен аппарат в составе городского землемера, землемера-геодезиста, инженера по вертикальной планировке, техника по подземному хозяйству, техника по зеленому строительству и, что очень важно, техника по проверке красных линий.

На пленуме много говорили об участии городского архитектора в проектировании. Для меня этот вопрос не совсем ясен: во время переучета членов союза председатель правления союза советских архитекторов БССР безапелляционно заявил мне, что, дескать, городской архитектор не имеет права заниматься проектированием. Такой же точки зрения придерживается и горсовет. Необходимо, чтобы наш пленум обсудил этот вопрос и вынес свое авторитетное решение.

Нашему союзу следует также войти в соответствующие органы с предложением, чтобы городскому архитектору были предоставлены права государственного контроля, чтобы он мог приостанавливать строительство, ведущееся не-

правильно, чтобы без подписи городского архитектора строительство не финансировалось.

Когда будут уточнены и узаконены права и обязанности городского архитектора, он сможет действительно стать, как здесь говорилось, первым помощником горсоветов во всех делах городского строительства.

Н. К. ГАБЕЛКО

Орехово-Зуево

Архитекторы небольших городов с большим нетерпением ждут решений и указаний пленума.

Небольшой, но промышленный город Орехово-Зуево не имеет проекта планировки. К строительству города приложили свою грязную руку вредители. В свое время Рамзин постарался выстроить в центре города работающую на торфе ТЭЦ, которая сейчас задымляет рабочие жилые районы. За последние годы строительство в Орехово-Зуеве велось таким образом, что создан колоссальный разрыв между развитием промышленности и жилым фондом.

Горсовет и вся общественность города хорошо понимают необходимость скорейшего составления проекта планировки. К сожалению, Наркомхоз РСФСР и его московское областное отделение плохо нам помогают в этом деле. Мы слышим только о том, что-де Орехово-Зуево значится на первом месте в списке составления проектов планировки, но практических результаттов не видим.

Несколько слов о городском архитекторе. Тов. Шаров в своем докладе много говорил о задачах городского архитектора, но почти не коснулся такого немаловажного вопроса, как, например, об оплате городского архитектора. Когда я ехал в Орехово-Зуево, то собирался работать там в архитектурно-проектной мастерской. Я получил подъемные, договорился, что буду получать оклад в 800 руб. в месяц при сдельной оплате, мне была обещана квартира из двух комнат и т. д. И вот недавно, когда мне предложили стать городским архитектором, то заявили, что оклад мой будет всего 400 руб. А в Наркомхозе РСФСР, куда я обратился по этому вопросу, мне сфициально разъяснили, что больше платить не полагается.

А знает ли Наркомхоз, что до меня городские архитекторы Орехово-Зуево, работая по совместительству в мастерских, просто занимались, мягко выражаясь, выжиманием заказов от застройщиков?

Пленум в своих решениях должен учесть все эти ненормальности.

А. Д. ТОМАШЕВСКИЙ

Курск

В проекте инструкции по объему и содержанию проектно-планировочных работ и в тезисах т. Баранова указывается, что необходимо предусматривать резервные территории для развития города.

Нужно уточнить это положение. Я считаю, что для первой очереди промышленного строительства нельзя допускать резервирование территории, так как это приводит к непроизводительным расходам.

В Курск в конце 1937 г. выезжала комиссия по выбору площадки для строительства завода прядильного машиностроения. Горсоветом была намечена для этого строительства площадка в 40 га, но комиссия потребовала 50 га и выбрала площадку вдали от города, в менее удобных условиях строительства. А в мае 1938 г., когда у нас в основном уже заканчивалась разработка проекта планировки города, к нам вновь приехала комиссия, но уже в другом составе, и оказалось, что для строительства завода требуется уже не 50, а только 25 га.

Комиссия выбрала ту площадку, которая была первоначально предусмотрена проектом планировки. По подсчетам оказалось, что 40 га достаточно не только для данного завода, но и для строительства завода ткацких станков. Этот пример показывает, насколько осторожно нужно подходить к резервированию территории при планировке городов.

Следует также отметить, что в ряде проектов планировки городов резервирование территорий для развития промышленных предприятий производится за счет близлежащих колхозных земель. Это совершенно недопустимо. Промышленное и городское строительство может производиться на колхозной земле только после изъятия ее по особому решению СНК СССР. Поэтому к резервированию территорий в проектах планировки надо подходить очень осторожно.

Ф. И. МАКАРОВ

Калинин

Существующие границы города не всегда совпадают с территорией, охваченной генеральным проектом. Поэтому судьба ряда селений, расположенных в проектируемой городской черте, не всегда бывает ясна.

На пленуме говорили о самовольном строительстве. Но существует еще, если так можно выразиться, полусамовольное строительство — в колхозах и прочих селениях, которые находятся в проектируемой городской черте. Значительную часть этого строительства ведут посторонние для колхозов лица. Это происходит в силу того, что по колхозному уставу председатели колхозов разрешают строительство, а горсовет не имеет права вмешиваться в это дело. Между тем, по генеральному проекту планировки эти территории подчас предназначаются через некоторое время под городское строительство. Необходимо поэтому в законодательном порядке урегулировать строительство на колхозных участках, находящихся в пределах проектируемой городской черты.

Необходимо плановое снабжение индивидуального строительства нужными материалами, поскольку рабочие получают на это строительство ссуды от промпредприятий, горсоветов и т. д.

Новое индивидуальное строительство в Калинине ведется, как правило, в местах, предусмотренных генеральным проектом. Но как быть в тех случаях, когда возникает необходимость перенести тот или иной дом с участка, где начинается капитальная застройка? Куда перенести такие дома? Я считаю, — горсовет со мной согласен, — что для того, чтобы не ущемлять интересов трудящихся, дома эти можно в ряде случаев временно переносить даже на такие участки, которые предназначены под капитальное строительство, но которые в ближайшие 8—10 лет застраиваться не будут.

Большим злом для нашего города является превращение существующих деревянных рубленых и каменных сараев, бань, амбаров, и т. д. в жилье, равно как и пристройка флигелей к существующим домам. Это приводит к захламлению города. Необходим законодательный акт, категорически запрещающий строительство, не предусмотренное утвержденным планом застройки участка.

У нас есть организации, которые получают на строительство всего 20 000—30 000 руб. Они, естественно, строят небольшие деревянные дома. Необходимо поэтому предусмотреть законом обязательность кооперирования средств таких мелких застройщиков. Это позволит упорядочить строительство, заменить дома облегченного типа капитальными и благоустроенными. Цекомбанк идет навстречу этому мероприятию. Надо только добиться издания соответствующего закона. Право кооперировать средства различных организаций надо, конечно, предоставить горсоветам.

Д. П. ГАУЗНЕР

Ленинград

Установка на сокращение объема проектно-планировочных работ, принятая в докладе т. Баранова, сама по себе не вызывает никаких сомнений. Но мне кажется, что в решении некоторых вопросов т. Баранов зашел слишком далеко.

Так, например в отношении реконструктивных мероприятий он предлагает отказаться от экономической проработки вопроса, ограничиваясь исключительно геодезической подосновой. Возникает сомнение, можно ли будет при таких условиях определить реконструктивные мероприятия, сопряженные с наименьшими затратами и наименьшим ущербом для данной застройки.

Вопросы санитарии также недостаточно учитываются докладчиком. Но особенно жестоко т. Баранов расправился с рядом архитектурных проблем. Такие термины, например, как образ города, он берет в кавычки. На том основании, что в нашей планировочной практике при обосновании архитектурного содержания проекта зачастую дается недостаточно серьезный материал, т. Баранов предлагает вообще от него отказаться. Этот вывод совершенно неверен. Наоборот, если до сих пор вопросам архитектуры в наших проектах не уделялось должного внимания, то нужно это внимание всемерно усилить, организовав разработку генерального плана именно как архитектурную проблему. Многие планировщики страдают, если можно так выразиться, графическим формализмом: стремятся дать красивый план, не продумывая объемно-пространственного решения. Такие, с позволения сказать, проекты планировки нам меньше всего нужны.

Наконец, докладчик почти ничего не говорил о содержании технических проектов застройки. Это, с моей точки зрения, большое упущение. Ведь именно технический проект определяет важнейшие детали внутренней отделки квартала, расположение хозяйственных дворов, даже трамвайных остановок и скамеек для отдыха. Исключение этих вопросов из содержания проекта является грубой ошибкой.

РЕЗОЛЮЦИЯ III ПЛЕНУМА ПРАВЛЕНИЯ СОЮЗА СОВЕТСКИХ АРХИТЕКТОРОВ

За годы сталинских пятилеток строительство и реконструкция городов в СССР приняли огромные масштабы. На основе исторических постановлений июньского пленума ЦК ВКП(б) 1931 г. и постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане реконструкции г. Москвы успешно осуществляется социалистическая реконструкция Москвы и других городов Союза, возникают и развиваются сотни новых городов и поселков.

Впервые в истории строительство городов подчинено единому плану, подчинено интересам всей массы населения. Основной идеей советского градостроительства является сталинская забота о человеке.

Быстрый подъем материального и культурного уровня трудящихся масс Советского Союза ставит в настоящее время еще более высокие требования перед советским градостроительством. Между тем, практика планировки и строительства городов еще не отвечает полностью этим требованиям и имеет целый ряд крупных недочетов. Плохая организация дела планировки городов была использована врагами народа — троцкистско-бухаринскими бандитами, пробравшимися в горсоветы и органы коммунального хозяйства во вредительских целях.

I Всесоюзный съезд советских архитекторов в своих решениях отметил существенные недостатки в области строительства и планировки городов. «Работа планировщиков еще оторвана от жизни, от повседневных вопросов реконструкции городов. Этим, в частности, объясняется наблюдающееся до последнего времени случайное размещение массового строительства (жилых домов, школ, яслей, больниц и т. п.) даже в наших крупнейших городах. Архитектурная общественность не вела достаточной борьбы с формализмом, прожектерством и гигантоманией, с игнорированием экономических и инженерных вопросов строительства, имевшими место в планировочной практике. Указание СНК СССР и ЦК ВКП(б) о целостном архитектурном оформлении площадей и магистралей, набережных и парков как в Москве, так и в других городах выполняется неудовлетворительно».

В строительстве и реконструкции городов еще не изжиты в ряде случаев антигосударственные тенденции и отсутствует необходимая планировочная дисциплина. Партия и правительство с особой силой подчеркнули необходимость осуществления строительства и реконструкции наших городов по единому, твердому, строго продуманному плану.

«Нужно строить, — говорил товарищ Сталин, — по твердому плану. Всякий, кто попытается нарушить этот план, должен быть призван к порядку. Против антигосударственных тенденций нужна твердая рука, нужен твердый и крепкий аппарат, нужна крепкая дисциплина. План, который точно опреде-

ляет линию улицы и площади, должен быть нерушимым планом» (Л. М. Каганович, «О строительстве метрополитена и плане гор. Москвы», «Московский рабочий», 1934 , стр. 37—38).

На деле эти требования партии и правительства зачастую грубо нарушаются. Для быстрейшей ликвидации последствий вредительства, преодоления имеющихся недостатков и коренного улучшения дела строительства и планировки городов III пленум правления союза советских архитекторов считает необходимым проведение ряда мероприятий как в деле застройки, технического оборудования и благоустройства городов и поселков, так и в области проектно-планировочной работы.

I. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ ТЕРРИТОРИИ

1. Пленум считает, что одним из основных, решающих моментов, обеспечивающих коренное улучшение планировки и строительства наших городов, является быстрейшая ликвидация наблюдающегося еще у нас случайного и непродуманного выбора мест для строительства новых промышленных предприятий и связанных с ними новых жилых районов, а в ряде случаев также и целых городов.

Необходимо поэтому добиваться, чтобы ни одно предприятие, ни один жилой квартал в городе не строились без всестороннего учета всех условий их размещения.

Пленум поручает президиуму правления ССА разработать и внести на рассмотрение правительства конкретные предложения, обеспечивающие правильный выбор территории для городского строительства, предусмотрев проведение следующих основных мероприятий:

а) при выборе мест для строительства новых промышленных предприятий и связанных с ними жилых районов и городов необходимо установить такой порядок, при котором выбор мест для строительства производился бы с обязательным участием специалистов-планировщиков и санитарных врачей.

Пленум считает необходимым просить СНК СССР установить порядок утверждения выбора мест для строительства в соответствующих правительственных органах;

б) дополнение действующего законодательства о недопустимости беспроектного (в планировочном отношении) строительства, в частности введение порядка выдачи разрешений на производство строительных работ лишь после проверки наличия планировочной документации по данному строительству; усиление уголовных санкций за нарушение этих требований; усиление банковского контроля с целью недопущения финансирования беспроектного строительства.

Пленум считает особенно важным обеспечение при выборе территории условий для создания компактного плана города. В случае размещения нескольких промышленных предприятий и связанных с ними жилых районов необходимо добиваться компактного их расположения в интересах экономики строительства города в целом.

2. Отмечая, что правильному развитию городов весьма часто мешает случайное и беспорядочное строительство временных и аварийных поселков при новостройках, пленум считает необходимым:

а) свести к минимуму практику строительства временных поселков; жилища для строительных рабочих следует размещать на территории, предназначенной для жилых зданий капитального типа; эти жилища должны быть благоустроенными и достаточно совершенными в строительном отношении, чтобы их можно было включать в структуру города в качестве длительно существующего жилого фонда;

б) изжить практику внепланового жилищного строительства, ведущегося под видом «аварийных» поселков, не обеспечивающих в большинстве случаев необходимых санитарных условий для жилья. Так называемые «аварийные поселки» должны быть строго регламентируемы, с определением для каждого конкретного случая действительной необходимости, состава и объема такого поселка. Объем и место расположения аварийных поселков должны определяться планировкой и утверждаться одновременно с выбором места для строительства основного жилого района.

3. В постановлении СНК СССР от 26 февраля 1938 г. отмечается, что при проектировании предприятий не используются возможности их взаимного кооперирования, и промышленные предприятия часто строятся без учета возможностей увязки их с другими предприятиями района для устройства общих поселков, энерго- и водоснабжения, канализации и пр.

Пленум считает, что развитию взаимного кооперирования строительства различных ведомств в городе препятствует в настоящее время отсутствие установленных организационных форм подобной кооперации.

Пленум поручает президиуму правления ССА выработать предложения по вопросу о кооперировании строительства и войти с этими предложениями в правительство. Пленум считает целесообразным в отдельных случаях проводить кооперирование с начала проектных работ.

4. Пленум констатирует, что, несмотря на решения правительства о составлении схем районных планировок как первого этапа планировочных работ, на практике эта работа очень часто игнорируется.

Отсутствие предварительных схем районных планировок обусловило целый ряд недостатков и ошибок в деле планировки и строительства городов и поселков.

Враги народа злостно препятствовали развитию работ по районной планировке и всячески мешали реализации в натуре выполненных проектов.

Для обеспечения планомерной и своевременной разработки проектов районных планировок пленум поручает президиуму правления союза войти в правительство с ходатайством:

а) о распространении постановления СНК СССР от 26 февраля 1938 г. в части районной планировки на проектирование населенных мест;

б) о систематическом планировании работ по районным планировкам с установлением необходимой очередности их выполнения и

в) о выделении специальных средств на эти работы в плановом порядке.

5. Пленум отмечает существенные недостатки в санитарных требованиях и нормах по планировке городов. Эти требования и нормы отличаются академичностью, необоснованными преувеличениями, удорожающими строительство. В частности, должны быть пересмотрены в сторону снижения до действительно необходимых размеров нормы разрывов между промышленными и жилыми районами, между отдельными корпусами на промплощадке и т. д.

Вместе с тем, необходимо в законодательном порядке установить обязательное применение активных методов борьбы с загрязнением воздуха (установка дымо- и газоуловителей и применение всех других механических методов борьбы с дымом, газами и пылью).

При установлении величины требуемого санитарного разрыва необходимо, как правило, отказаться от практики заочного определения размеров санитарных зон. Зоны санитарных разрывов должны устанавливаться в каждом отдельном случае с учетом конкретной ситуации места, в частности с учетом местоположения вредных предприятий.

6. Пленум отмечает, что намечаемые к выводу из города вредные в санитарном отношении предприятия во многих случаях получают средства на переобору-

дование, что закрепляет на длительные сроки их расположение в городе и мешает тем самым планировке и реконструкции городов.

Пленум считает, что при определении списка выводимых из города предприятий необходимо тщательно и всесторонне взвесить как необходимость самого вывода, так и все связанные с ним условия. Вместе с тем, установленный список должен быть абсолютно твердым и обязательным для заинтересованных ведомств.

Предприятия, подлежащие выводу, не должны получать финансовых средств для расширения.

Пленум поручает президиуму ССА войти с соответствующим предложением в СНК СССР.

7. Пленум считает необходимым усилить борьбу с необоснованной вырубкой зеленых насаждений в существующих городах и самовольной порубкой и порчей зелени на строительных участках. В правила застройки города и уголовное законодательство должны быть внесены статьи о привлечении к ответственности лиц, самовольно производящих порубки зелени.

Особо необходимо обратить внимание на состояние пригородной зелени и на защиту от загрязнения водных бассейнов. Необходимо установить строгий порядок охраны природы и пейзажа в городах и пригородных территориях.

Пленум поручает президиуму правления союза войти в правительство со специальными предложениями по этому вопросу.

8. Пленум обращает внимание всех работников, участвующих в градостроительстве, на необходимость самого строгого и тщательного учета во всей проектной и строительной работе требований обороны города. Пленум предлагает президиуму правления союза совместно с Академией архитектуры, Академией коммунального хозяйства и соответствующими институтами созвать специальное совещание квалифицированных специалистов по планировочным, архитектурным и строительным вопросам, связанным с задачами обороны, для установления необходимых требований к строительству отдельных зданий.

II. ЗАСТРОЙКА ГОРОДА

1. Пленум обращает внимание на то, что важнейшее указание партии и правительства о «целостном архитектурном оформлении площадей, магистралей, набережных, парков» в практике строительства часто не выполняется.

Исключительные возможности создания архитектурных ансамблей в наших городах, предоставляемые системой планового городского строительства, должны быть полностью использованы.

Для достижения этой цели пленум считает необходимым добиваться компактного размещения строительства в городах с тем, чтобы каждый законченный кусок города имел целостное архитектурное решение. Для этого следует обеспечить:

а) тщательный и заблаговременный подбор участков для застройки, обеспечивающий единовременное строительство ряда зданий;

б) укрупнение мелких застройщиков и кооперирование их средств для освоения и инженерной подготовки строительных участков.

Пленум поручает президиуму правления союза войти в СНК СССР с конкретными предложениями об установлении определенных форм кооперирования средств на проектирование, освоение участков и строительство, проводимое отдельными ведомствами в целях комплексного проектирования и строительства в интересах города в целом.

2. Пленум осуждает недопустимую практику многих архитекторов, не желающих при проектировании отдельных зданий считаться с интересами архитектурной и художественной целостности города и отдельных его частей.

Для осуществления ансамблевого строительства пленум считает необходимым:

а) установить твердую творческую дисциплину — подчинение авторов проектов отдельных зданий идее общего решения ансамбля в целом;

б) создать условия для целостного проектирования городского ансамбля; в частности, большое значение для создания ансамбля имеет организация творческих коллективов архитекторов по проектированию отдельных частей города (улица, площадь, набережная).

3. При составлении проектов застройки отдельных частей города (жилые районы, площади, улицы и т. п.) необходимо:

а) не ограничиваться разработкой одной лишь фасадной линии застройки по магистралям и площадям, а давать также решения застройки прилегающих кварталов, особое внимание уделяя их реконструкции;

б) при проектировании площадей учитывать весь комплекс сооружений, которые будут построены на данной площади в ближайшие годы;

в) разнообразить приемы решения застройки улиц и набережных в зависимости от их назначения, ширины и характера застройки; в частности, наряду с обычной периметральной застройкой вводить элементы открытой застройки, в особенности жилых улиц.

4. Пленум считает необходимым диференцированный подход к планировке городов разного масштаба и характера. Нужно отказаться от часто применяемого механического перенесения в планы малых и средних городов приемов и решений, характерных для крупных индустриальных центров и столиц. Во всей работе по планировке городов необходимо самым тщательным образом учитывать местные, национальные и природные условия, присущие отдельным республикам и районам нашего огромного многонационального Союза.

5. Необходимо положить конец существующей практике распыленного и случайного размещения объектов массового строительства (школы, детсады, ясли и пр.), мешающего правильной организации городского строительства.

Для устранения этих недостатков пленум считает необходимым:

а) установить заблаговременный, не менее чем за год, тщательный отбор участков горсоветами, исходя из очередности реконструкции города;

б) предложить президиуму ССА войти с ходатайством в СНК о включении в планы строительства горсоветов средств на заблаговременную подготовку участков для строительства (устройство дорог, водопровода, канализации, снос зданий) в тех случаях, когда необходимо освоить для этой цели новые территории. При строительстве массовых культурно-бытовых учреждений (школы, ясли и т. д.) в смету на строительство в реконструируемых городах должны включаться суммы на освоение и благоустройство участков.

6. Учитывая целесообразность в отдельных случаях строительства жилых домов ниже четырех этажей, пленум поручает правлению войти в правительство СССР со специальным докладом по вопросу о необходимости уточнения и развития постановления СНК СССР от 23 апреля 1934 г. в направлении диференциации предъявляемых требований, в зависимости от характера и значения населенного пункта, состояния существующих водопровода и канализации или сроков строительства этих сооружений.

7. В связи со значительным развитием в наших городах индивидуального жилого строительства пленум считает необходимым:

а) намечать для этого строительства специальные районы, обеспечивающие возможность наиболее быстрого и дешевого снабжения их основными видами благоустройства (водопровод, дороги, электроосвещение);

б) просить наркомхозы союзных республик разработать и издать для этого строительства соответствующие нормы и типовые проекты.

8. Пленум отмечает, что горсоветы, архитекторы и строящие организации уделяют совершенно недостаточное внимание текущему благоустройству, как-то: окраске домов, строительству киосков и т. д. Необходимо систематическое наблюдение за текущим благоустройством города со стороны горсоветов.

9. В качестве особой задачи, стоящей перед городскими советами, проектно-планировочными организациями и НККХ союзных республик, пленум выдвигает вопрос о разработке для каждого города правил застройки по примеру принятых правительством СССР для города Москвы.

III. ЖИЛОЙ КВАРТАЛ

Практической работе по проектированию и строительству жилых кварталов необходимо уделить больше внимания. Пленум считает обязанностью архитекторов углубление теоретической и практической работы по вопросам застройки кварталов. При этом надо исходить из следующих положений:

1. Необходимо поднять качество архитектурного решения внутриквартальной территории, тщательно разрабатывая архитектуру внутриквартальных дворов с зелеными насаждениями, площадками для игр и т. д.

2. Горсоветы крупных городов (Москва, Ленинград, Киев) и наркомхозы республик должны разработать обязательные типовые секции для массового жилищного строительства.

3. Необходимо уделить больше внимания хозяйственным нуждам квартала, в частности предусматривать устройство складов для угля, мест для мусора, разгрузочных площадок у магазинов, индивидуальных гаражей и др.

4. Следует изжить практику обособленного строительства обслуживающих сооружений, как-то: котельных, водонапорных баков для каждого дома в квартале.

5. При размещении сети детских учреждений надо стремиться к их укрупнению в больших кварталах, а также размещать их в габаритах жилых зданий в соответствии с постановлением СНК СССР о типовых проектах детских садов и яслей.

6. Пленум считает недопустимой практику застройки случайных свободных участков вне учета общего решения квартала. Необходимо обязать в законодательном порядке все горсоветы отводить участки в реконструируемых кварталах лишь на основе планировки квартала в целом.

7. Пленум отмечает, что в практике строительства недостаточно внимания уделяется оздоровлению кварталов, как-то разуплотнению застройки, озеленению свободных пространств, открытию внутренних садов для общественного пользования и т. д.

Архитектурная общественность должна бороться за то, чтобы «каждый городской житель и активист любил свою улицу, где он живет, работал не покладая рук для приведения в культурное состояние своего дома, двора, переулка, улицы и к ним примыкающих площадей, скверов и парков» (Л. М. Каганович, «О строительстве метрополитена и плане гор. Москвы»).

IV. ВОПРОСЫ ИНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОГО УСТРОЙСТВА ГОРОДОВ

1. Для правильной организации городской территории весьма важным моментом является согласованность проектных решений по железнодорожному, водному и воздушному транспорту с планировкой города в целом.

Придавая вопросам организации транспортного узла в городе весьма большое значение, пленум поручает президиуму войти в правительство со специальным докладом о необходимости установления порядка согласования проектно-

планировочных решений с проектными предположениями НКПС, НКВОД и ГУГВ с тем, чтобы эти ведомства давали хотя бы самую предварительную проектную разработку транспортного узла для учета этих предложений в строительстве города.

2. В ряде новых и реконструируемых городов запроектированы и частично осуществлены чрезмерно широкие улицы (Свердловск — 200 м, Улан-Удэ — 100 м и т. п.), крайне удорожающие строительство и эксплоатацию города. Совершенно недостаточное внимание уделяется задачам дифференциации городских улиц по типам движения. Между тем, точное и строгое разделение улиц имеет важное значение в первую очередь для работы городского транспорта и для планировки.

Учитывая практику строительства городов за последние годы, необходимо пересмотреть и издать новые нормы улиц, с указанием профилей, ширины проезжей части и тротуаров, с учетом требований транспорта, подземного хозяйства, зеленых насаждений и др.

3. Учитывая быстрое развитие автотранспорта в городах, пленум считает совершенно обязательным резервирование территории для автостоянок на магистралях, улицах, у отдельных общественных зданий.

4. Грубой ошибкой планировочной практики является недооценка и игнорирование вертикальной планировки города, что мешает правильной организации территории и удорожает строительство. Пленум считает необходимым поднять значение вертикальной планировки в проектно-планировочных работах и строительной практике, для чего:

а) при разработке проектов красных линий обязательно устанавливать красные вертикальные отметки линий застройки, исходя из вертикального решения района в целом;

б) при выдаче красных линий и архитектурно-планировочного задания обязательно выдавать также красные вертикальные отметки;

в) за нарушение выданных красных вертикальных отметок привлекать к ответственности проектировщиков и строителей.

5. Пленум отмечает, что во многих случаях планировщики не уделяют должного внимания вопросам расположения и строительства подземных сооружений. В городах часто разрываются улицы, что мешает движению и благоустройству. Пленум считает необходимым войти в наркомхозы союзных республик с предложениями по упорядочению этого дела.

V. О ПЛАНИРОВОЧНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ И РАБОТЕ ГОРОДСКОГО АРХИТЕКТОРА

Важнейшим принципом, обеспечивающим социалистическое развитие города, является строжайшее соблюдение плановой дисциплины в градостроительстве.

1. Пленум обращает внимание проектировщиков, городских архитекторов, работников горсоветов на необходимость активно бороться против всяческих антигосударственных тенденций и попыток срыва плановой дисциплины со стороны отдельных застройщиков. План города должен быть законом, на основе которого ведется все строительство на территории города и нарушение которого карается. Пленум поручает президиуму правления союза войти в правительственные органы с предложением об усилении санкций за нарушение строительной дисциплины и застройки города.

2. Считая работу городского архитектора исключительно важной для всего дела реконструкции и строительства городов и в особенности в части внедрения в строительство планировочной дисциплины, пленум поручает республиканским союзам архитекторов войти в совнаркомы соответствующих республик с предложением:

а) о законодательном установлении должности городского архитектора в республиках, где института городских архитекторов еще нет, и должности краевого (областного) архитектора для руководства строительством небольших городов, промышленных поселков и сельскохозяйственных населенных мест данного края или области;

б) о подчинении городских архитекторов непосредственно президиумам горсоветов и наркомхозам республик;

в) об организации бюро городского архитектора со включением в состав этих бюро местных архитектурно-планировочных органов;

г) об учреждении при президиуме горсовета в качестве совещательного органа городских архитектурно-планировочных комитетов с привлечением к их работе широких кругов советской общественности города;

д) об улучшении материальных условий работы городских архитекторов.

3. Пленум считает необходимым усиление руководства работой городских архитекторов со стороны наркомхозов республик. Городской архитектор должен стать ближайшим помощником горсовета во всех мероприятиях по реконструкции города. Пленум считает необходимым указать всем органам союза советских архитекторов на то, что они обязаны всячески помогать городским архитекторам в их работе общественными просмотрами проектов, обсуждением тех или иных конкретных вопросов планировочной практики, консультацией и т. п.

VI. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОЕКТНО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ РАБОТ

Установившиеся на практике объем и содержание проектно-планировочных работ страдают чрезмерной громоздкостью.

Выполняемые проектно-планировочные работы часто игнорируют запросы и интересы текущего строительства.

Для коренного упорядочения организационных вопросов проектирования пленум считает необходимым:

1. Установить две стадии проектно-планировочных работ:

а) генеральный план в составе проекта перспективного развития города на 10—15 лет, а также проекта первой очереди (1 : 5000);

б) детальные проекты планировки, рассчитанные для целей регулирования строительства ближайших лет (3—5 лет) с размещением участков строительства на эти годы, и их паспортизация (1 : 2000—1 : 1000).

При планировке небольших объектов первая очередь генерального плана выполняется в объеме детального проекта.

При планировке промышленных поселков новостроек, когда одновременно осуществляется жилищно-коммунальное и промышленное строительство, одновременно считать необходимым до составления генплана разработать задание с учетом всего сантехнического и коммунального оборудования территории.

2. Детальные проекты планировки должны включать следующие работы:

а) красные линии регулирования строительства, составляемые для районов, где предполагается строительство;

б) эскизные проекты застройки отдельных узлов, намеченных к реконструкции (улицы, площади, кварталы), обеспечивающие комплексное решение застройки;

в) размещение объектов и паспортизация участков для строительства.

3. Учитывая, что существующие инструкции об объеме и содержании проектов планировки устарели, пленум поручает президиуму правления поставить перед Комитетом по делам строительства при СНК СССР вопрос о срочном издании новой инструкции об объеме и содержании проектно-планировочных работ.

4. В целях повышения качества проектно-планировочных работ, обеспечения преемственности в работе между проектной организацией и местными органами, регулирующими строительство, пленум считает необходимым проведение в жизнь следующих мер:

а) основные проектно-планировочные работы (генпланы) должны выполняться только в специализированных планировочных проектных организациях;

б) в состав проектных групп или бригад обязательно должен включаться один или два специалиста горсовета, на которых в дальнейшем будет возложено осуществление генплана;

в) в обязанности проектных организаций на время выполнения его основных работ непременно должно входить согласование всех вопросов текущего строительства.

5. Пленум считает совершенно обязательным непосредственное участие авторов проекта планировки города в работах по осуществлению этого проекта в натуре в качестве главного архитектора или постоянного консультанта.

6. В связи с существенными недочетами в постановке экспертизы и рассмотрения проектов пленум поручает президиуму правления поставить перед правительством вопрос о коренном улучшении этой области работы путем сокращения числа экспертных органов, повышения квалификации состава экспертов и обязательного выезда экспертов по основным вопросам на места.

VII.. КАДРЫ, НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА И НОРМЫ

1. Пленум констатирует, что подготовка архитекторов-специалистов по планировке, а также экономистов, инженеров по городскому хозяйству, ландшафтных архитекторов и т. д. поставлена совершенно неудовлетворительно. Пленум поручает президиуму правления союза специально обсудить этот вопрос и войти в правительство с соответствующими предложениями.

Одновременно пленум поручает президиуму правления союза советских архитекторов разработать и провести в жизнь практические мероприятия по повышению квалификации архитекторов-планировщиков (краткосрочные курсы, лекции, консультации и пр.).

2. Пленум отмечает слабость научно-исследовательской работы в области планировки городов, засоренность этой работы лженаучными «теориями», оторванность научной работы от запросов практики, слабую помощь, оказываемую научными учреждениями строительству городов. Пленум считает необходимым создание в системе Всесоюзной академии архитектуры научно-исследовательского института по градостроительству. Необходимо организовать широкое обсуждение планов научно-исследовательской работы Академии архитектуры, Академии коммунального хозяйства и других научных учреждений архитектурной общественностью. Пленум считает неотложной работу по созданию советского учебника по градостроительству и предлагает органам союза оказать Академии архитектуры практическую помощь в этом деле. Равным образом необходимо в ближайшее время составить и издать справочник по градостроительству.

3. Пленум считает, что, несмотря на огромную заботу, проявляемую правительством и советской общественностью в охране ценнейших памятников архитектуры народов СССР в наших городах, постановка этого дела в целом ряде мест совершенно неудовлетворительна. Пленум поручает президиуму правления союза войти в правительство с докладной запиской по этому вопросу с тем, чтобы было обеспечено сохранение замечательнейших архитектурных ценностей, созданных народами нашей страны, бережное отношение к памятникам зодчества, реставрация и ремонт этих памятников, а также увязка их с планами реконструк-

ции городов. Пленум считает целесообразным широкое привлечение к делу охраны и реставрации памятников архитектуры актива архитектурной общественности на местах для оказания соответствующей помощи правительственным органам: местным советам, Комитету по делам искусств и др.

4. Считая, что важнейшей предпосылкой повышения качества планировочной и строительной работы является пересмотр устаревших, а подчас вредительских и отживших, норм по планировке и строительству, не отвечающих действительным требованиям практики, пленум поручает президиуму правления союза образовать комиссию, которая должна в трехмесячный срок подготовить докладную записку в правительство по основным нормам планировочных работ.

5. Пленум поручает президиуму правления союза созвать специальное совещание для обсуждения вопросов планировки сельскохозяйственных населенных мест.

6. Пленум постановляет в текущем году издать материалы настоящего пленума, разослать резолюцию пленума строительно-планировочным организациям, городским архитекторам и органам Наркомхоза.

* * *

Пленум призывает всех советских архитекторов, строителей, работников городского хозяйства проникнуться сознанием величайшей ответственности всей работы по социалистической реконструкции городов нашей страны. Советские архитекторы обязаны, не покладая рук, работать над всемерным улучшением планировки и застройки городов, удешевлением стоимости городского строительства, быстрейшей ликвидацией последствий вредительства. В дружном сотрудничестве с рабочими-строителями, инженерами, работниками коммунального хозяйства советские архитекторы призваны бороться за высококачественное осуществление указаний партии и правительства о реконструкции городов, помня, что основной идеей этой гигантской работы является великая идея нашего времени — сталинская забота о человеке.

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

1. Ленин. Скульптура С. Меркурова. Канал Москва-Волга. Авапорт
2. Сталин. Скульптура С. Меркурова. Канал Москва-Волга. Авапорт
3. Генеральный план Москвы
4. Снимок с макета Дворца Советов 9
5. Сочи. Санаторий РККА им. Ворошилова . 12
6. Красная площадь в Москве 21
7. Крымский мост в Москве 21
8. Проект реконструкции Ленинграда. Снимок с макета застройки жилого квартала № 26 на правом берегу Невы 30
9. Застройка по шоссе Энтузиастов в Москве. Новые дома Прожекторного завода им. Л. М. Кагановича 32
10. Химкинский речной вокзал в Москве. Снимок с галлереи 2-го этажа 35
11. Водный стадион «Динамо» на Химкинском водохранилище в Москве. Снимок со стороны солярия 37
12. Московский метрополитен. Подземный вестибюль станции «Маяковская» 45
13. Канал Москва-Волга. Шлюзование катеров в пятом шлюзе 46
14. Проект реконструкции Ленинграда. Снимок с макета жилого комплекса у Володарского моста 55
15. Проект реконструкции Ленинграда. Снимок с макета нового центра . 55
16. Проект планировки Ленинграда 58
17. Реконструкция Баку. Набережная 73
18. Проект реконструкции Киева. Ансамбль Правительственной площади 76
19. Реконструкция Киева 76
20. Тбилиси. Проспект им. Руставели после реконструкции 85
21. Реконструкция Тбилиси. Каляевский спуск . . . 85
22. Харьков. Площадь им. Дзержинского . 100
23. Панорама Большого Запорожья. 100
24. Генеральная схема планировки Ростова-на-Дону 111
25. Сталино. Улица им. Артема после реконструкции 113
26. Реконструкция Сталинграда 119
27. Реконструкция Сталинграда 119
28. Центральный парк культуры и отдыха им. М. Горького в Москве 124

Содержание

Вступительное слово проф. В. А. Веснина . 4

ДОКЛАДЫ И СОДОКЛАДЫ

Практика планировки и строительства городов. Доклад арх. В. В. Бабурова . 6
Жилой квартал. Содоклад арх. Б. Р. Рубаненко 22
Санитарно-гигиенические вопросы в практике планировки населенных мест. Содоклад проф. А. Н. Сысина 34
Вопросы инженерно-транспортного устройства при планировке городов. Содоклад проф. А. Е. Страментова 43
Объем и содержание проектно-планировочных работ. Содоклад арх. Н. В. Баранова 57
Роль и значение городского архитектора в планировке и строительстве городов. Содоклад инж. А. Ф. Шарова 68

ВЫСТУПЛЕНИЯ ПО ДОКЛАДАМ

1. А. С. Санович (Харьков) 72. — 2. С. А. Дадашев (Баку) 73. — 3. В. П. Яковлев (Ленинград) 75. — 4. П. П. Хаустов (Киев) 75. — 5. А. П. Иваницкий (Москва) 77. — 6. В. А. Феоктистов (Москва) 78. — 7. А. М. Касьянов (Харьков) 79. — 8. Л. А. Ильин (Ленинград) 79. — 9. А. К. Бессолов (г. Орджоникидзе) 81. — 10. В. П. Егоров (Москва) 82. — 11. Б. М. Озар (Харьков) 83. — 12. А. В. Самойлов (Москва) 83. — 13. Е. М. Амбарцумян (Ереван) 84. — 14. Я. А. Корнфельд (Москва) 86. — 15. Г. А. Симонов (Ленинград) 88. — 16. Г. Я. Паклин (Баку) 89. — 17. К. Н. Шапшев (Ленинград) 90. — 18. И. А. Манасевич (Ленинград) 91. — 19. П. А. Головченко (Полтава) 92. — 20. В. И. Новиков (Харьков) 93. — 21. Г. И. Котов (Ленинград) 94. — 22. Ю. Г. Кругляков (Ленинград) 95. — 23. М. Л. Давидович (Харьков) 96. — 24. М. З. Валишин (Петрозаводск) 97. — 25. Ш. Шарафудинов (Казань) 98. — 26. А. Л. Эйнгорн (Харьков) 99. — 27. А. С. Вайнцвайг (Москва) 101. — 28. В. А. Витман (Ленинград) 103. — 29. А. С. Инцкервели (Тбилиси) 104. — 31. А. Д. Крячков (Новосибирск) 105. — 31. А. М. Заславский (Москва) 106. — 32. Х. Н. Захарьянц (Ростов-на-Дону) 107. — 33. А. Ф. Шаров (ГАПУ Наркомхоза РСФСР) 108. — 34. А. Н. Прачоторов (Ростов-на-Дону) 109. — 35. М. И. Василевский (Ленинград) 110. — 36. А. С. Смолицкий (Москва) 112. — 37. А. С. Петухов (Сталино) 112. — 38. Б. Г. Калимулин (Уфа) 114. — 40. М. И. Томах (Минск) 115. — 41. А. Г. Молокин (Харьков) 116. — 42. В. И. Боберко (ГАПУ Наркомхоза РСФСР) 116. — 43. В. М. Иванов (Баку) 118. — 44. А. М. Дворин (Сталинград) 119. — 45. А. Д. Гурович (Киев) 120. — 46. А. А. Галактионов (Москва) 121. — 47. Н. Я. Бурлаков (Ленинград) 122. — 48. И. П. Киркесали (Тбилиси) 123. — 49. С. Е. Чернышев (Москва) 124 — 50. А. Ф. Терехин (Москва) 125. — 51. М. А. Усейнов (Крым) 126. — 52. А. Ф. Романов (Минск) 126. — 53. Н. К. Габелко (Орехово-Зуево) 127. — 54. А. Д. Томашевский (Курск) 127. — 55. Ф. И. Макаров (Калинин) 128. — 56. Д. П. Гаузнер (Ленинград) 129.
Резолюция III пленума правления союза советских архитекторов СССР 130
Перечень иллюстраций 141

Редактор И. Г. Сушкевич
Технический редактор Е. А. Смирнова
★
Сдано в набор 27 октября 1938 года
Подписано к печати 14 декабря 1938 года
Формат $72\times105^{1}/_{16}$. 9 печ. листов + 3 вклейки $^{1}/_{2}$ п. л.
В 1 п. л. 61 000 зн. Тираж 3000 экз.
Уч.-авт. л. 12,7. Уполн. Главлита № Б-56168
Изд. № 200. Заказ № 4932
★
1-я Образцовая типография Огиза РСФСР треста
«Полиграфкнига». Москва, Валовая, 28.
Цена 6 руб. Переплет 1 р. 50 к.

ОПЕЧАТКИ

Стр.	*Строка*	*Напечатано*	*Следует читать*
22	25 сверху	стра, лой	стран, жилой
47	7 »	сущесвующих	существующих
127	20 »	результаттов	результатов